UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS DE ARAGUAÍNA
PÓS-GRADUAÇÃO LATU SENSU
SEGURANÇA VIÁRIA URBANA

JOSENILDO GONÇALVES DE ASSIS CRUZ

UM ESTUDO SOBRE A ABORDAGEM LEGISLATIVA DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO BRASIL.

ARAGUAÍNA
2017

JOSENILDO GONÇALVES DE ASSIS CRUZ

UM ESTUDO SOBRE A ABORDAGEM LEGISLATIVA DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO BRASIL.

Monografia apresentada como pré-requisito para obtenção de título de pós-graduação em Segurança Viária Urbana, sob orientação do Professor, Doutor, Braz Batista Vas.
.

APROVADA EM ___/___/____

BANCA EXAMINADORA:

_____
Braz Batista Vas
Doutor

_____
Sebastião Lima
Especialista

_____
Renilson Teixeira Galvão
Especialista

ARAGUAÍNA
2017

A minha mãe Vicência, pelo seu amor e dedicação incondicionais.

Aos meus filhos, Ezequiel e Julia, pela amizade e amor que me proporcionam a oportunidade de ser uma pessoa melhor a cada dia.

AGRADECIMENTOS

Aos meus familiares e amigos, pelo carinho, paciência e compreensão dados em toda minha vida.

Ao Prof. Braz Batista Vas, meu orientador e professor, pelas lições dispensadas e em sala de aula, bem como pelo seu exemplo de vida profissional compartilhada conosco, que certamente contribuíram de maneira extraordinária para a nossa formação como profissionais e, principalmente, como seres humanos melhores.

Ao Prof. Dimas José Batista, pela sua dedicação integral e comprometimento com a formação de cada discente.

Aos professores e servidores da Universidade Federal do Tocantins que fazem essa Instituição acontecer, pela gratidão de poder usufruir desse nosso bem público que domina a arte de ensinar com excelência.

RESUMO

O presente estudo tem por escopo analisar o tratamento do tema da embriaguez ao volante sob o ponto de vista da legislação pátria, em especial às sucessivas alterações sofridas no Código de Trânsito Brasileiro, desde a sua concepção até as mais recentes modificações legislativas. O trabalho justifica-se pela necessidade de novas pesquisas voltadas para o estudo da relação entre o consumo de bebida alcoólica e a direção veicular, haja vista que essa combinação é uma das principais causas dos acidentes de trânsito que diariamente ocorrem no Brasil. Assim, objetiva-se comprovar a preocupação do Estado em oferecer um trânsito seguro aos cidadãos, em consonância com os preceitos jurídicos e constitucionais, garantindo a manutenção dos direitos fundamentais, com a preservação da vida, que é o bem maior. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, através da leitura de livros, artigos científicos e publicações na internet que mantem pertinência com o assunto. Como resultado desta pesquisa, verifica-se que as alterações promovidas no ordenamento jurídico que tratam da embriaguez ao volante mostram-se como uma alternativa encontrada pelo Poder Público no anseio de diminuir os acidentes decorrentes do consumo de álcool ante aos assombrosos números de vidas que são ceifadas no trânsito brasileiro. Na verdade, todas essas mudanças sofridas na legislação vem revestidas de uma mensagem muito clara, qual seja, a erradicação da conduta de dirigir sob efeito de álcool do costume do brasileiro, garantido a todos um trânsito seguro e mais harmonioso.

Palavras-chave: Trânsito. Embriaguez. Volante. Legislação. Alteração.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the treatment of the topic of drunkenness behind the wheel from the point of view of national legislation, especially the successive changes in the Brazilian Traffic Code, from its conception to the most recent legislative changes. This work is justified by the need for new research aimed at the study of the relationship between alcohol consumption and vehicular management, since this combination is one of the main causes of daily traffic accidents in Brazil. Thus, the objective is to prove the State's concern to offer a safe transit to citizens, in accordance with the legal and constitutional precepts, guaranteeing the maintenance of fundamental rights, with the preservation of life, which is the greater good. The methodology used was the bibliographical research, through the reading of books, scientific articles and publications on the internet that maintains pertinence with the subject. As a result of this research, it is verified that the changes promoted in the legal system that deal with drunken driving are shown as an alternative found by the Public Power in the desire to reduce the accidents resulting from the consumption of alcohol before the astonishing numbers of lives that are Mowed in Brazilian traffic. In fact, all these changes in legislation have a clear message, that is, the eradication of the conduct of driving under the influence of the Brazilian custom, guaranteed to all a safe and more harmonious transit.

Keywords: Transit. Drunkenness. Steering wheel. Legislation. Change.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CETRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CONTETRAN	Conselho Territorial de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CIRETRAN	Circunscrição Regional de Trânsito
LCP	Lei de Contravenções Penais
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
SNT	Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 9

2 APONTAMENTOS HISTÓRICO-EVOLUTIVOS SOBRE A RELAÇÃO DO ÁLCOOL COM O TRÂNSITO 11

2.1 BREVE HISTÓRICO ACERCA DO TRÂNSITO 11
2.2 BREVE INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DO ÁLCOOL 13
2.3 HISTÓRICO ÀS NORMAS DE COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE ..15
2.4 SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DAS NORMAS DE TRÂNSITO NO BRASIL ..19

3 A LEI Nº 9.503/1997 COMO MARCO NO COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....23

3.1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS SOBRE A EMBRIAGUEZ.....24
3.2 A LEI Nº 9.503/1997 E O COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....26

4 A LEI SECA (LEI Nº 11.705/208) 34

4.1 MUDANÇAS INTRODUZIDAS NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO 37
4.2 MUDANÇAS INTRODUZIDAS NO ÂMBITO CRIMINAL 40

5 A NOVA LEI SECA (LEI 12.760/2012) 45

5.1 MODIFICAÇÕES NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO.....45
5.2 MODIFICAÇÕES NO ÂMBITO PENAL 48

CONCLUSÃO.....53

REFERÊNCIAS.....55

1 INTRODUÇÃO

A embriaguez ao volante é hoje um dos temas relacionado ao trânsito que mais causa perplexidade à sociedade. Isso se dá devido, principalmente, quando a mídia revela ante o vasto volume dos dados estatísticos envolvendo as mortes decorrentes de acidentes com condutores embriagados.

Há estimativas que apontam o trânsito brasileiro ceifa mais de 50 mil mortes por ano, sendo o trânsito uma zona de perigo mais nociva que certas guerras mundo afora.

Diante da expressiva quantidade de vítimas ano após ano, o tema ganhou notoriedade e passou a ser tratado como causa de prioridade máxima, merecendo total atenção da sociedade e principalmente do Estado.

Foi nesse contexto que foi publicado em 1997 o Código de Trânsito Brasileiro que inovou no trato da embriaguez ao volante ao estabelecer uma quantidade mínima de álcool tolerada no sangue do condutor de veículo automotor, sujeitando aqueles que excedesse esse limite a severas sanções administrativas e penais.

A lei representou um marco na legislação de trânsito, pois até então não havia uma lei que tratasse do tema específico, ficando a Lei de Contravenções Penais incumbida de abarcar as infrações penais decorrentes do uso de bebida alcoólica na direção veicular, resultando daí muitas impunidades e nenhum temor de ser flagrado pela fiscalização, ante a ineficiência das penas aplicadas em caso de condenação.

Entretanto, devido à elaboração deficitária do tipo penal de embriaguez ao volante careceu de boa técnica e melhor precisão da redação para cumprir seu papel no combate ao crime de dirigir embriagado.

Com a missão de resolver esse problema, surgiu a Lei Seca em 2008, que chegou a enrijecer a parte aplicável à infração penal, mas continuou inócua no que tange ao crime de embriaguez ao volante, encontrando sérias dificuldades para obter a prova da embriaguez do condutor, que somente era feita através do teste de etilômetro ou através de exame clínico, ambos consentidos pelo condutor, o que nem sempre ocorria, ficando o Estado novamente de mãos atadas diante da impunidade que ia se construindo.

Diante disso foi publicada em 2012 a Nova Lei Seca, cultuada como a

lei que foi feita sob medida, com a técnica legislativa apurada, a fim de garantir o fim da impunidade daqueles que continuavam dirigindo alcoolizado sem ter que se preocupar com a reprimenda estatal.

Essa lei trouxe significativas inovações, onde ampliou os meios de provas para constatar a embriaguez do condutor e flexibilizou esses meios de prova, bastando até mesmo testemunho pessoal para ensejar o encarceramento daquele condutor que insistir em dirigir após ingerir bebida alcoólica. Igualmente tornou mais severo o combate na seara administrativa, endurecendo o rigor das penalidades aplicadas, principalmente no âmbito financeiro através da elevação da multa de dirigir embriagado, que pode chegar até 20 vezes o valor da infração gravíssima prevista no CTB, em caso de reincidência.

Logo, o que se nota é um esforço do Poder Público através do seu braço Legislativo, para ver diminuir essas estatísticas que ano a ano são causas de inúmeras preocupações para a população e para o Estado, que sente as consequências de ter que arcar com o ônus altíssimo dos acidentes ao invés de evitar tamanha catástrofe promovendo a segurança viária mediante um investimento bem menor financeiramente, mas com poder conscientizador enorme.

Embora o texto da lei faça referência à “influência de álcool outra substância psicoativa que determine dependência”, o presente trabalho será mais voltado para abordagem sob o prisma da influência de álcool.

2 APONTAMENTOS HISTÓRICO-EVOLUTIVOS SOBRE A RELAÇÃO DO ÁLCOOL COM O TRÂNSITO

O tema trânsito desperta intrigantes reflexões acerca de como se deu o seu desenvolvimento e o que aconteceu, para termos hoje em dia uma experiência tão insatisfatória em relação ao seu estado calamitoso que se encontra.

Então, para investigarmos as consequências, devemos descobrir primeiro as causas que a geraram.

Em se tratando de embriaguez ao volante, essa investigação sobre como tudo começou, obrigatoriamente passa pelo estudo do contexto histórico em que se desenvolveu o hábito de relacionar a consumo de bebida alcoólica com a direção de veículos automotores. E é isso o que propomos nesse capítulo inicial.

2.1 BREVE HISTÓRICO ACERCA DO TRÂNSITO

A história do trânsito tal qual como o conhecemos hoje, começa, obviamente, com a história do automóvel.

Bem, a história do automóvel começa ainda no período da Renascença, com rascunhos projetados pelo pintor e inventor italiano Leonardo da Vinci, que no século XV esboçou o projeto de um triciclo movido à corda, funcionando de maneira igual aos relógios da época. (GODINHO, 2011)[1]

Entretanto, a ideia de da Vinci não passou de apenas um esboço, pois nunca saiu do papel.

Mais tarde, com o avanço das máquinas a vapor, em 1769 na França foi produzido pelo engenheiro nacional Nicolas-Joseph Cugnot uma carruagem para transporte de cargas pesadas movida a vapor, o que viria a ser o embrião dos automóveis projetados a partir daquela data. (GODINHO, 2011)[2]

Mais tarde, no final do século XIX, com a então recente invenção do motor à explosão alimentado por combustível derivado de petróleo, os engenheiros alemães Karl Benz e Gottlieb Daimler construíram duas fábricas de automóveis (concorrentes) com motores movidos à gasolina, sendo considerados os pioneiros

---

[1] GODINHO, Renato Domith. Como foi inventado o automóvel. Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/como-foi-inventado-o-automovel/> Acesso em: 03 fev. 2017.

[2] Idem.

do carro moderno. (CABRAL, 2013)[3]

Logo, os primeiros quilômetros do automóvel com motor à explosão foram dados no continente europeu.

Mais tarde, em meados do início do século XX, Henry Ford revolucionou o conceito de fabricação de automóveis, criando uma linha de montagem que barateou os custos ao decidir pela produção em massa de um só tipo de modelo de veículo (o Ford T). (SANTANA, 2008)[4]

Já no Brasil, os relatos de veículos que circularam pela primeira vez em vias nacionais datam de 1893, quando o ilustre brasileiro Alberto Santos Dumont adquiriu diretamente da fábrica francesa da Peugeot o modelo Peugeot Tipo 3, equipado com motor de explosão à gasolina da fábrica Daimler . (GODINHO, 2011)[5]

Entretanto, a história do automobilismo no Brasil só passa a ganhar expressividade após a Segunda Guerra Mundial, pois até antes dessa época somente duas grandes fábricas de marcas internacionais (Ford e General Motors) haviam se instalado em solo brasileiro.

Foi na gestão do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) que a indústria de automotores teve o seu auge. Com a política desenvolvimentista do presidente JK, a instalação de fábricas foi amplamente incentivada pelo governo e o país passou a ver as suas ruas e estradas cada vez mais ocupadas por veículos automotores. (SANTANA, 2008)[6]

Então, com a recente implantação da indústria automobilística no Brasil, passou-se a ter uma demanda muito grande de veículos, que imediatamente passaram a ser objeto de desejo de toda uma população atraída pelas novas ofertas de modelos e formas de aquisição.

Outro fator relevante que explica o enorme crescimento da frota de veículos automotores nas ruas, e que perdura até hoje de forma cada vez mais acentuada, é a utilização do automóvel além da sua finalidade de transporte, que hodiernamente é

---

[3] CABRAL, Danilo Cezar. Qual foi o primeiro carro à combustão? Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/qual-foi-o-primeiro-carro-a-combustao/> Acesso em: 03 fev. 2017.

[4] SANTANA, Miriam Ilza. História do automóvel. Disponível em: <http://www.infoescola.com/curiosidades/historia-do-automovel/> Acesso em 03 fev. 2017.

[5] GODINHO, Renato Domith. Como foi inventado o automóvel. Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/como-foi-inventado-o-automovel/> Acesso em: 03 fev. 2017.

[6] SANTANA, Miriam Ilza. História do automóvel. Disponível em: <http://www.infoescola.com/curiosidades/historia-do-automovel/> Acesso em 03 fev. 2017.

referência de símbolo de status social e poder econômico.

2.2 BREVE INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DO ÁLCOOL

Paralelamente à expansão e revolução no campo da produção dos veículos automotores, desenvolveu-se também o aprimoramento da produção de bebidas alcoólicas e o seu consumo cada vez mais crescente no meio social.

A história da bebida alcoólica está intrinsecamente ligada á história da humanidade desde os primórdios da civilização.

Acredita-se que tudo começou ainda na Pré-História, mais especificamente no período Neolítico, quando surgiu a agricultura e invenção da cerâmica. Do processo de fermentação natural ocorrido há mais de 10.000 anos, o álcool passou a fazer parte do convívio humano que o consumia regularmente e também lhe atribuía diferentes significados nos usos diversos de cada cultura. Os gregos, celtas, egípcios, romanos e babilônios fizeram registros de formas de uso, bem como da produção de bebida alcoólica naqueles tempos. (CISA, 2004)[7]

Também possui registros na história antiga a produção e comercialização de vinho nos territórios gregos e romanos onde gozava de importância social e aplicações medicamentosa e religiosa. No Egito também se produziam cerveja e que o álcool também era usado para fins medicinais no combate aos parasitas e germes provenientes do Rio Nilo, bem como usada como moeda de pagamento para os trabalhadores que construíram as pirâmides de Gizé. (GARATTONI, 2008)[8]

Na Idade Média os excessos do consumo da bebida alcoólica e o crescente comércio de vinho e cerveja desperta a atenção dos governantes que passam a impor ordens através da regulamentação da atividade comercial. Igualmente o consumo desenfreado (embriaguez) passa a ser, além de condenado pela Igreja Católica, considerado um pecado.

Durante o período da Renascença é adotada uma fiscalização mais rigorosa dos estabelecimentos onde se vendia bebidas alcoólicas, especialmente das tabernas e dos cabarés, locais que passaram a ter horário de funcionamento devido

---

[7] CISA. História do Álcool. Disponível em: <http://www.cisa.org.br/artigo/234/historia-alcool.php> Acesso em: 16 jan. de 2017.

[8] GARATTONI, Bruno. Dez mil ano de pileque - a história da bebida. Disponível em: <http://super.abril.com.br/saude/dez-mil-anos-de-pileque-a-historia-da-bebida/> Acesso em: 16 jan. 2017.

a seus frequentadores ali exercerem o direito de livre manifestação e isto ser motivo de constantes desavenças e brigas (CISA, 2004)[9].

A revolução industrial foi um acontecimento histórico que provocou imensa mudança demográfica na Europa. É nesse período que o uso abusivo de bebida alcoólica passa a ser encarado por muitos como uma doença ou desordem.

No século XX a França passou a regulamentar a idade mínima de 18 anos para o consumo de bebida alcoólica. Em 1920 nos Estados Unidos da América foi implantada a famosa Lei Seca, que perdurou por cerca de 12 anos, como forma de combater os males provocados pelo consumo excessivo e também impedir que esses consumidores viessem a se tornar viciados dependentes do uso contínuo e exagerado de bebida alcoólica, degenerando, assim, toda a nação. Nesse período a chamada Lei Seca americana proibiu a fabricação, venda, troca, transporte, importação, exportação, distribuição, posse e consumo de bebida alcoólica em todo o país. (CISA, 2004)[10]

Entretanto, no ano de 1952 o alcoolismo passou a ser tratado como doença através da primeira edição do DSM-I (Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders), o que significa “Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais”, um manual destinado a profissionais da área da saúde mental que enumera diversas categorias de transtornos mentais e critérios para o respectivo diagnóstico (CISA, 2004)[11].

Já no ano de 1967 a Organização Mundial da Saúde (OMS) incorporou o conceito de doença do alcoolismo à Classificação Internacional de Doenças (CID-8), a partir da 8ª Conferência Mundial de Saúde. No CID-8, os problemas relacionados ao consumo de álcool foram inseridos dentro de uma categoria mais ampla de transtornos de personalidades e neuroses. Esses problemas foram divididos em três categorias: dependência, episódios de beber excessivo (abuso) e beber excessivo habitual. A dependência de álcool foi caracterizada pelo uso compulsivo de bebidas alcoólicas e pela manifestação de sintomas de abstinência após a cessação de uso de álcool. (CISA, 2004)[12]

---

[9] CISA. História do Álcool. Disponível em: <http://www.cisa.org.br/artigo/234/historia-alcool.php> Acesso em: 16 jan. de 2017.
[10] CISA. História do Álcool. Disponível em: <http://www.cisa.org.br/artigo/234/historia-alcool.php> Acesso em: 16 jan. de 2017.
[11] Idem.

2.3 HISTÓRICO ÀS NORMAS DE COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Desde o surgimento do primeiro veículo a trafegar pelas ruas de São Paulo em 1893, até o aparecimento acanhado de mais veículos no vizinho Estado do Rio de Janeiro, foi registrado a necessidade de uma normatização para o novo modelo de meio de transporte que agora disputava o mesmo espaço utilizado até então por pedestres, bicicletas e carroças e carruagens de tração animal.

Após a chegada do automóvel no Brasil e a implantação da indústria automobilística, começaram a surgir os problemas relacionados ao fluxo de automóveis, sendo registrado em 1897 o primeiro acidente de trânsito (sem vítima) envolvendo um automóvel que se tem conhecimento em solo brasileiro, o qual teve a autoria de Olavo Bilac (poeta brasileiro parnasiano) que conduzia o também primeiro veículo automotor (a vapor) do Rio de Janeiro, importado da França e de propriedade do jornalista José do Patrocínio, que se chocou contra uma árvore a cerca de 4 km/h. (GAZIR, 1998)[13]

Já o primeiro acidente provocado por um condutor embriagado aconteceu também no mesmo ano de 1897 em Londres:

> No dia 10 de setembro de 1897, George Smith embateu contra a fachada de um edifício na *New Bond St*, que ficou seriamente danificado. Visivelmente embriagado, o jovem foi levado para a esquadra por uma das testemunhas presentes no local. Mais tarde, George Smith admitiu a culpa pelo acidente. “Bebi duas ou três cervejas antes de conduzir”, confessou. (SANTO, 2017)[14]

A mesma referencia a tal fato histórico faz Basileis (2009, p. 13)[15] afirmando que “[...] o primeiro acidente de trânsito mencionando a ingestão de bebidas

---

[12] Idem.

[13] GAZIR, Augusto. Trombada histórica – Olavo Bilac era motorista no primeiro acidente do RJ. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/fj220116.htm > Acesso em: 18 jan. 2017.

[14] SANTO, HUGO ESPÍRITO. Faz hoje 120 anos que foi multado o primeiro condutor por excesso de álcool. Disponível em: <http://www.razaoautomovel.com/2017/01/george-smith-multa-excesso-alcool> Acesso em: 06 fev. 2017.

[15] BASILEIS, ALEXANDRE. Alcoolemia Zero. Editora Clube dos Autores, 15 de setembro de 2009. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?redir_esc=y&hl=pt-BR&id=YglFBQAAQBAJ&dq=TR%C3%82NSITO+embriaguez+ao+volante&q=bebida+alcoolica#v=snippet&q=primeiro%20acidente&f=false> Acesso em: 05 fev. 2017.

PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.

alcoólicas ocorreu no ano de 1897, quando George Smith, um motorista de taxi, bateu com seu veículo em um edifício e assumiu estar embriagado.”

Com as vias agora sendo trafegadas por pedestres e condutores em veículos motorizados, inevitavelmente começaram a surgir os primeiros problemas que careciam de uma intervenção do ente público no sentido de regulamentar a circulação de veículos para coibir a ocorrência de sinistros que aumentavam à medida que o números de automóveis circulando nas vias também cresciam.

Várias normas foram criadas para regularizar o trânsito, disciplinando desde a taxação que incidia sobre os automóveis e sobre os condutores, na forma de taxas para obterem permissão para conduzirem seus veículos.

No Brasil em meados do início do século XX já havia uma tributação sobre os veículos que circulavam em São Paulo, pois nesse período Santos Dumont endereçou uma petição ao então prefeito Antônio Prado pedindo isenção da taxa sobre veículos, justificando seu pedido na má qualidade do calçamento da cidade, não adaptado para a circulação dos automóveis. Nesse período foram surgindo mais automóveis nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, onde em 1905 em São Paulo já existiam dezesseis veículos licenciados e no Rio de Janeiro, em 1906, 35 carros, aparecendo os primeiros taxis, e em 1910 já era crescente o temor e preocupação externado pela imprensa e pela população com o número de acidentes de trânsito fatais. (PEIXE et al, apud ARAUJO, 2010, p. 332)[16]

Dentre tantos textos legais aplicados ao trânsito, daremos especial destaque aos que abordaram o hábito do condutor dirigir veículos automotores após fazer consumo de bebida alcoólica, gerando, dessa conduta, grandes riscos para a segurança viária.

Foi na Europa onde surgiu a primeira norma legal que restringia o uso de bebida alcoólica por condutores na direção de veículo automotor. Os países escandinavos foram os pioneiros na proibição da embriaguez ao volante.

Segundo Peixe (2010, p. 333)[17]:

> Desde fevereiro de 1926, a Noruega decidiu erigir em ilícito penal a ação de conduzir veículo automotor, sob a influência de bebida alcoólica, punindo-a com multa ou prisão de até um ano, apreensão de carteira no mínimo por

[16] PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.
[17] Idem.

> um ano e cassação caso ocorra reincidência na conduta. Desde então o exemplo foi seguido pela Finlândia, ainda no mesmo ano, depois pela Suécia, Dinamarca e daí por inúmeros países.

Diversos países, a exemplo da iniciativa tomada pelas nações nórdicas, também criaram leis repressivas para impedir a prática da embriaguez ao volante, cada qual à sua maneira, ora de maneira similar, ora de maneira mais branda que aqueles.

Data de 1965 uma lei francesa que não especifica o meio de transporte que deseja alcançar, trazendo seu texto apenas a expressão “dirigir veículo”, não especificando qual (ficando clara a sua intenção de abarcar a todos, seja de tração humana ou animal). Também há a Lei holandesa que se refere especificamente ao veículo automotor ou bicicleta. De forma semelhante, porém sendo mais abrangente, a Lei belga, descreve taxativamente veículos e cavalgaduras, ampliando o conteúdo da norma legal para abranger quem “conduz menos de duas horas após ter sido convidado por funcionário ou agente qualificado a abster-se (de dirigir) em razão de sinais de intoxicação alcoólica apresentada”, como também “aquele que incita ou provoca a conduzir pessoa que está manifestamente embriagada, ou que confia seu veículo animal de sela a pessoa neste estado” (PEIXE, et al, 2010, p. 333)[18].

No Brasil, assim como os demais países, também sentiu a necessidade de produzir normas que proibissem a direção de veículos automotores por condutores sob efeito de bebida alcoólica, cominando sanções penais e administrativas a estes.

A primeira legislação de trânsito brasileira que abordou expressamente o tema da embriaguez alcoólica e a tornou alvo de repreensão foi o Decreto-Lei nº 2.994 de 28 de janeiro 1941, onde no seu art. 127, 5, traz a seguinte redação: “dirigir em estado de embriaguez, multa de 200$0”. (BRASIL, 1941)[19]

Convém ressaltar que a infração de dirigir em estado de embriaguez está situada entre as infrações mais graves daquele Código de Trânsito, figurando nas infrações de 4ª categoria, que é a categoria com penas administrativas mais rigorosas com multas que variavam de 100$0 (cem mil réis) a 500$0 (quatrocentos mil réis). (BRASIL, 1941)[20]

Também no Decreto-Lei nº 2.994, o art. 104 diz que serão os candidatos a

---

[18] Idem.

[19] BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[20] Idem.

obtenção da licença de habilitação para condução de veículo serão recusados os que se derem ao uso de álcool ou inebriantes; outrossim, no capítulo XIII, que trata da apreensão de carteiras, no art. 130, 5, disciplina que a carteira será apreendida "quando o condutor tiver vício de embriaguez ou entorpecentes." (BRASIL, 1941)[21]

Ainda no ano de 1941, com a revogação do Decreto-Lei nº 2.994 pelo Decreto-Lei 3.651, passamos a ter o nosso segundo Código de Trânsito que também trouxe a temática da embriaguez ao volante no seu arcabouço.

Percebe-se que o novel Decreto-Lei nº 3.651 retrocedeu no combate à embriaguez ao volante quando deixou de impor sanção administrativas com imposição de multas, tratando apenas da apreensão do documento de habilitação em casos onde o condutor "dirigir em estado de embriagues (sic), devidamente comprovado". (BRASIL, 1941)[22]

Igualmente disciplina o Decreto-Lei nº 3.651, no art. 130, a cassação do documento de habilitação "quando a autoridade verificar que o condutor se tornou alcoolatra (sic) ou toxicômano; [...]." (BRASIL, 1941)[23]

Ainda encontramos no supracitado Decreto-Lei, mais precisamente no seu art. 106, o estabelecimento de critérios para a obtenção da habilitação para condução de veículos, onde o candidato será avaliado por uma junta médica que eliminará desde logo o candidato cujo exame revele que ele seja alcoólatra. (BRASIL, 1941)[24]

No ano de 1966 foi publicada a Lei nº 5.108, que revogou o Decreto-Lei 3.651 e retomou novamente o rigor no tratamento dispensado ao tema embriaguez ao volante, sendo tal conduta outra vez erigida á infração administrativa punida com multa classificada no "grupo 1", categoria das multas mais onerosas financeiramente, bem como determina a apreensão da habilitação e do veículo. (BRASIL, 1966)[25]

A Lei nº 5.108 também trazia outra penalidade prevista no art. 97, alínea "b", a ser imposta ao condutor que fosse flagrado dirigindo em estado de embriaguez,

---

[21] Idem.

[22] BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del3651.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

[23] Idem.

[24] Idem.

[25] BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código de Trânsito Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 16 jan.

que era a cassação do documento de habilitação, que se daria após duas apreensões pelo mesmo motivo. (BRASIL, 1966)[26]

O Decreto nº 62.127/1968 foi publicado como regulamento do Código de Trânsito de 1966 e a ele dava suporte, normatizando situações naquele previstas e complementando normas ali existentes. Esse Decreto continha uma lista de infrações mais ampla que a presente no Código de Trânsito, sendo os artigos ... destinados a descrever condutas proibitivas envolvendo a direção sob efeito de álcool e sua respectivas penalidades. (BRASIL, 1968)[27]

A após a Constituição de 1988, já em plena era da democracia brasileira, surge a Lei nº 9.503 em setembro do ano de 1997, intitulada “Código de Trânsito Brasileiro” (CTB), que representou um marco na legislação de trânsito do Brasil ao trazer um capítulo específico de crimes de trânsito, onde listava várias condutas praticadas na direção de veículo automotor que tornaram-se crimes a partir da publicação da referida lei. (BRASIL, 1997)[28]

Dentre os novos crimes de trânsito apresentados pelo novo CTB, o crime de dirigir embriagado foi o que mais causou repercussão na sociedade. Pois essa foi a solução que o legislador brasileiro, sensível aos anseios da sociedade e à evolução dos fatos sociais, encontrou para tentar coibir o aumento dos acidentes que cada vez mais tornavam o trânsito violento em decorrência da falta de mecanismos eficazes no combate aos condutores alcoolizados que constantemente praticavam grandes atrocidades no trânsito e continuavam impunes. (PEIXE et al, 2010, p. 333)[29]

2.4 SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DAS NORMAS DE TRÂNSITO NO BRASIL

A primeira norma legal que entrou em vigor para regulamentar o trânsito

---

2017.

[26] Idem.

[27] BRASIL. Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968. Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

[28] BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

[2929] PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.

brasileiro foi o Decreto nº 8.324 de 1910, sendo um dispositivo legal de aplicação mais voltada para o serviço de transporte prestado por automóveis. (BRASIL, 1910)[30]

Em 1922 foi sancionado o Decreto nº 4.460 que incentivava a construção de estradas através de repasses aos Estados-membros, que receberiam uma verba de acordo com a qualidade e matéria-prima utilizada na construção das estradas. (BRASIL, 1922)[31]

No ano de 1927 foi criado o Decreto nº 5.141, com a seguinte ementa:

> Fundo Especial para Construcção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituido por um addicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocycletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. (BRASIL, 1927)[32]

No ano seguinte, no mês de maio de 1928, foi publicado o Decreto 18.323, o qual regulamentava “a circulação internacional de automoveis (sic), no território brasileiro e para a signalização (sic), segurança do transito e policia das estradas de rodagem.” (BRASIL, 1928)[33]

Em 1929 o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Washington Luis P. de Sousa, decreta o Decreto nº 19.038, o qual promulgou a “Convenção internacional relativa à circulação de automoveis (sic), firmada em Paris a 24 de abril de 1926.” (BRASIL, 1929)[34]

---

[30] BRASIL. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[31] BRASIL. Decreto 4.460, de 11 de janeiro de 1922. Autoriza a concessão de subvenção ao Districto Federal e aos Estados que construirem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territorios. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[32] BRASIL. Decreto nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927. Crêa o "Fundo Especial para Construcção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituido por um addicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocycletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[33] BRASIL. Decreto 18.323, de 24 de julho de 1928. Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a signalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[34] BRASIL. Decreto nº 19.038, de 17 de dezembro de 1929. Promulga a Convenção internacional relativa á circulação de automoveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17-dezembro-1929-560898-

Logo após esses anos de sucessivas legislações de trânsito sendo adicionadas ao ordenamento jurídico brasileiro, somente em 1941 é que viria a ser novamente produzidas normas de aplicação ao trânsito.

Foi em 1941 que entrou em vigor o Código Nacional de Trânsito através da publicação do Decreto-Lei 2.994, o qual inovou a reunir numa única legislação todas as normas aplicáveis à regulamentação do trânsito no Brasil. Também trazia no bojo um capítulo próprio para descrever as infrações de trânsito, onde são previstas 114 infrações administrativas, as quais eram separadas por infrações próprias do proprietário do veículo, do condutor do veículo, dos veículos de carga, aluguel ou de transporte coletivo, “das empresas, garages [sic] e oficinas.” (BRASIL, 1941)[35]

Ainda no mesmo ano de 1941 foi revogado o Decreto-Lei nº 2.994, vigorando por um período de oito meses apenas, sendo substituído pelo Decreto-Lei nº 3.651 que inovou no seu texto ao determinar a criação do Conselho Nacional de Trânsito de abrangência em todo o território nacional, e os Conselhos Regionais de Trânsito, de atribuições limitadas a cada Estado-Membro.

No ano de 1966 foi sancionada a Lei nº 5.108, a qual revogou o Decreto-Lei nº 3.651/1941 e instituiu o Código Nacional de Trânsito que foi o penúltimo Código de Trânsito da legislação pátria, vigorando de 1966 a 1997.

Com a Lei nº 5.108/1966, também veio a criação da estrutura do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) com a instituição de órgãos de normatização, coordenação e execução. São exemplos desses órgãos o já existente Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRAN), Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRADIFE), Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETRAN), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) e Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN).

A Lei nº 5.108/1966 era regulamentada pelo Decreto nº 62.127 de 1968, o qual foi publicado pelo Presidente da República em 16 de janeiro daquele ano sob a ementa de “Regulamento do Código Nacional de Trânsito”.

---

publicacaooriginal-84168-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

[35] BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

No ano de 1997 foi sancionado o nosso atual Código de Trânsito Brasileiro, o qual permanece em vigor até hoje com as devidas alterações as quais serão alvo de maior aprofundamento nos capítulos posteriores.

3 A LEI Nº 9.503/1997 COMO MARCO NO COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

As mudanças ocorridas no Brasil ao final da década de 90 proporcionaram uma melhor reflexão acerca dos problemas advindos do trânsito.

A economia estabilizada nesse período proporcionou aos brasileiros a chance de adquirir automóvel graças a linhas de créditos que se amoldavam ao perfil assalariado da população. Com isso, viu-se um crescimento assombroso da frota de veículos circulando nas vias e tornado o trânsito uma experiência cada vez mais caótica e violenta. (PEIXE et al, 2010)

Com o excesso de veículos circulando nas ruas, também se notou o aumento do uso do álcool relacionado à direção veicular. Isso tornou-se motivo de grande preocupação para as autoridades públicas que se viram obrigadas a tomarem atitudes mais enérgicas para coibir o crescimento dessa prática nociva à segurança das vias brasileiras.

Foi nesse contexto que surgiu a Lei nº 9.503/1997 como ferramenta legislativa para auxiliar no combate da embriaguez ao volante ante às frequentes demonstrações de perigo que essa conduta passou a representar para a segurança e paz no trânsito.

Há de frisar-se que nesse período que antecedeu o vigor do CTB, havia um certo sentimento de impunidade exprimido tanto pela população, que não via o condutor sofrer uma pena mais severa que o desestimulasse a praticar novamente a conduta reprimida.

Isto porque a conduta de dirigir veiculo automotor embriagado era punida brandamente, nos termos da Lei de Contravenções Penais (LCP), Decreto-Lei nº 3.688/1941, que ao final a pena restritiva de liberdade poderia ser substituída por pena restritiva de direito, aumentando mais ainda na população a sensação de impunidade.

Até a entrada em vigor da lei 9.503/1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os excessos cometidos na direção de veiculo automotor por condutor embriagado eram reprimidos na seara penal através do art. 34 da Lei de Contravenções Penais (Decreto-Lei nº 3.688 de 1941), ainda em vigor e contém a seguinte redação:

> Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas,

> pondo em perigo a segurança alheia:
> Pena – prisão simples, de 15 dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois conto de réis. (BRASIL, 1941)[36]

Eis que o CTB alçou o ato de dirigir embriagado à condição de crime propriamente dito, pois até então tal conduta era tratada pelas leis de trânsito como mera infração e punida apenas administrativamente.

A punição no campo penal do condutor embriagado ficava a cargo do supra Decreto-Lei nº 3.688/1941 no seu art. 34, que com a sua redação esparsa, ficava incumbida de abarcar diversas condutas praticadas na direção de veículo automotor que colocassem em risco a incolumidade pública, entre as quais, dirigir embriagado.

Dentre as outras condutas abrangidas pelo art. 34 do Decreto-Lei nº 3.688/1941 estava: avançar sinal vermelho, transitar pela contramão, empreender manobras audaciosas e de exibicionismo ao volante, como derrapagens propositadas ou os denominados “cavalos de pau”, racha e velocidade incompatível. (NOGUEIRA, 1998)[37]

Com a nova capitulação do crime de embriaguez ao volante feita no próprio Código de Trânsito Brasileiro, a repressão ao condutor embriagado passa à condição de conduta reprovada pelo Direito Penal, denotando ser questão tão flageladora para a população que o legislador não viu outra alternativa senão lançar mão da proteção do bem jurídico, qual seja a incolumidade pública, no âmbito penal como última *ratio*, ou, no dizeres de Robaldo (2009) “[...] ou seja, como última opção de controle, tendo em vista o fracasso dos outros meios formais de controle social em relação à proteção dos bens da vida relevantes.”

3.1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS SOBRE A EMBRIAGUEZ

Segundo Masson (2010, p. 447)[38], embriaguez:

> é a intoxicação aguda produzida no corpo humano pelo álcool ou por substância de efeitos análogos, apta a provocar a exclusão da capacidade de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse

---

[36] BRASIL. Decreto-Lei nº 3.688, de 03 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

[37] NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. O novo código de trânsito revogou as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 27, 23 dez. 1998. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/1739>. Acesso em: 6 fev. 2017.

[38] MASSON, Cleber Rogio. Direito penal esquematizado – Parte geral - vol. 1. 3. ed. São Paulo: Método, 2010.

> entendimento.

"A Organização Mundial de Saúde (OMS) da Organização das Nações Unidas (ONU) define embriaguez como sendo toda forma de ingestão de álcool que excede ao consumo tradicional, aos hábitos sociais da comunidade considerada, quaisquer que sejam os fatores etiológicos responsáveis e qualquer que seja a origem desses fatores", como por exemplo a hereditariedade, a constituição física ou as alterações fisiopatológicas adquiridas." (PEIXE, et al, 2010, p. 335)[39]

Masson (2010 apud Maranhão, 2000, p. 390-393)[40] afirma que são cientificamente reconhecidas três fases da embriaguez:

> 1ª fase – Eurfórica: as funções intelectuais mostram-se excitadas e o indivíduo particularmente eufórico. A capacidade de julgamento se compromete e o ébrio fala acima do normal, apresentando desinibição e comportamento cômico e indecoroso. É denominada como "fase do macaco".
> 2ª fase – Agitada: caracteriza-se por perturbações psicossensoriais profundas. Alteram-se as funções intelectuais, o juízo crítico, a atenção e a memória. Há perda do equilíbrio e a pessoa marcha de forma desordenada, ou se desequilibra. Ocorrem perturbações visuais e o sujeito passa a ficar agressivo e agitado, razão pela qual é chamada de "fase do leão".
> 3ª fase – Comatosa ("do coma"): incialmente há sono e o coma se instala progressivamente. Daí ser chamada de "fase do porco". O estado comatoso pode ser irreversível, com a morte do ébrio.

É bastante comum vermos no noticiário de TV imagens chocantes de acidentes que dilaceram a cada dia mais famílias, tirando-lhes o direito do convívio com seus entes queridos, que são abrupta e dolorosamente arrancados do seio familiar por atos de irresponsabilidades praticados por motoristas que ainda hoje insistem em dirigir automóveis após fazerem ingestão de bebida alcoólica. (PEIXE, et al., 2010)[41]

Segundo Peixe, et al. (2010, p. 335)[42]:

> O Instituto de Pesquisa econômica Aplicada (IPEA), esclarece que o custo anual dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras alcançou a cifra de R$ 22 bilhões, a preços de dezembro de 2005, o que compreende 1,2% do PIB brasileiro. A maior parte refere-se à perda de produção associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguida dos custos

---

[39] PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.
[40] MASSON, Cleber Rogio. Direito Penal Esquematizado – Parte geral - vol. 1. 3ª ed. São Paulo: Método, 2010. p. 448.
[41] PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.
[42] Idem.

> de cuidados em saúde e os associados aos veículos.

Como já é sabido, os acidentes provocados pela ingestão de bebida alcoólica aumentam a cada ano e obrigam o poder público a gastar cada vez mais para cobrir os prejuízos financeiros advindos dessa conduta nefasta.

Verifica-se também que a bebida alcoólica já é uma das principais e mais graves causas de acidentes no trânsito brasileiro. Anualmente vemos crescer os números de mortes provocadas por acidentes de trânsito envolvendo o consumo de bebida alcoólica, demonstrando a face desastrosa da perigosa combinação de álcool e trânsito (SANTOS; KRIEGER, 2014)[43].

A população já está cansada de esperar do poder público uma solução concreta para resolver esse problema tão grave, que é a violência no trânsito, esperando um dia ver diminuir os números indicativos de acidentes e mortes provocadas pela ação de condutores embriagados.

3.2 A LEI Nº 9.503/1997 E O COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) passou a vigorar disciplinando distintamente a embriaguez ao volante no campo das infrações e diversamente no campo dos crimes de trânsito.

A infração era prevista no art. 165 da Lei nº 9.503 com a redação original da seguinte forma:

> "Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente que determine dependência física ou psíquica" (BRASIL, 1997)[44]

Logo, a prova da embriaguez do condutor se fazia mediante a comprovação de que havia quantidade igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue, apurada através do teste do etilômetro ou mediante exame médico.

Tratando com mais propriedade acerca do tema supra, citamos a Resolução

---

[43] SANTOS, Celiane Caroline; KRIEGER, Jorge Roberto. A (in)constitucionalidade da Obrigação de fazer o Exame de Embriaguez. Revista Eletrônica de Iniciação Científica. Itajaí, Centro de Ciências Sociais e Jurídicas da UNIVALI. v. 5, n.1, p. 190-204, 1º Trimestre de 2014. Disponível em: <http://www.univali.br/ensino/graduacao/cejurps/cursos/direito/direito-itajai/publicacoes/revista-de-iniciacao-cientifica-ricc/edicoes/Lists/Artigos/Attachments/988/Arquivo%2010.pdf> Acesso em: 07 fev. 2017.

[44] BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 81 de 1998, onde dispõe no seu art. 1º da seguinte forma:

> Art.1º A comprovação de que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor, sob suspeita de haver excedido os limites de seis decigramas de álcool por litro de sangue, ou de haver usado substância entorpecente, será confirmado com os seguintes procedimentos:
> I - teste em aparelho de ar alveolar (bafômetro) com a concentração igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;
> II - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;
> III- exames realizados por laboratórios especializados indicados pelo órgão de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária**,** em caso de uso da substancia entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos, de acordo com as características técnicas científicas. (BRASIL, 1998)[45]

O art. 277 do CTB, com redação de 1997, ainda disciplinando ações decorrentes da embriaguez ao volante, assim dispõe:

> Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar o seu estado. (BRASIL, 1997)[46]

Logo, o condutor que fosse flagrado conduzindo veiculo automotor, deveria ser imediatamente submetido pela fiscalização de trânsito ao teste do etilômetro (o popular bafômetro) a fim de verificar a concentração de álcool no sangue e constatar se era caso de autuação pela infração prevista no art. 165 do CTB, ou se era caso de prisão em flagrante pelo crime de trânsito previsto no art. 306 do CTB.

A redação original do art. 306 da Lei nº 9.503/1997 (CTB) que criminalizou a conduta de dirigir veiculo automotor sob influência de álcool preceituava o seguinte:

> 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. (BRASIL, 1997)[47]

Com a redação original do art. 306 publicada exatamente da forma como foi,

---

[45] BRASIL. Resolução nº 81, de 19 de novembro de 1998. Disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao081_98.doc> Acesso em: 07 de fev. 2017.

[46] BRASIL. Lei nº 9.503, de 27 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 07 de fev. 2017.

[47] Idem.

todo o trabalho legislativo para enrijecer a repressão à embriaguez ao volante foi alvo de severas críticas.

Senão, vejamos o disposto na Resolução nº 81 de 1998 do CONTRAN:

> Art.3º Ao condutor que conduzir veículo automotor, na via pública, sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, serão aplicadas as penas previstas no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro-CTB para os crimes em espécie, isto é, detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1998)[48]

Isso porque o texto legal exigia, em seu preceito primário, a quantidade mínima de álcool concentrado no sangue para que então o crime restasse configurado. Isso implica dizer que a aquela quantidade mínima de álcool a ser verificada no organismo do condutor e que constava expressamente no artigo supra, revestia-se da qualidade de uma autêntica elementar do tipo penal.

O conceito formal de crime para Nucci (2014, p. 106)[49], "[...] é a concepção do direito acerca do delito. É a conduta proibida por lei, sob ameaça de aplicação de pena, numa visão legislativa do fenômeno."

O conceito analítico de crime também utilizado por Nucci (2014, p. 106)[50]:

> [...] é a concepção da ciência do direito, que não difere, na essência, do conceito formal. Trata-se de uma conduta típica, antijurídica e culpável, vale dizer, uma ação ou omissão ajustada a um modelo legal de conduta proibida (tipicidade), contrária ao direito (antijuricidade) e sujeita a um juízo de reprovação social incidente sobre o fato e seu autor, desde que existam imputabilidade, consciência potencial de ilicitude e exigibilidade e possibilidade de agir conforme o direito (culpabilidade).

Isso porque em Direito Penal, para dizer que um crime foi praticado, há a necessidade dessa conduta dita criminosa, cumprir alguns requisitos próprios do conceito de crime adotado na matéria Penal.

Sendo o tipo penal a descrição na lei da conduta proibida, a elementar, ou elementares do tipo (isto é, do crime) são as características fundamentais que revestem o crime.

De acordo com Cunha (2014, p. 117)[51]:

---

[48] BRASIL. Resolução nº 81, de 19 de novembro de 1998. Disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao081_98.doc> Acesso em: 07 de fev. 2017.

[49] NUCCI, Guilherme de Sousa. Código Penal Comentado (versão digital). 14ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

> As elementares, por sua vez, representam a própria figura criminosa em suas características constituintes, fundamentais. Assim como as circunstancias, podem ter caráter objetivo (como a posse ou a detenção na apropriação indébita) ou subjetivo (como o exercício da função pública no crime de corrupção passiva).
> O critério para se identificar se determinado aspecto relativo ao crime é elementar ou circunstancia é o da exclusão. Se excluída uma elementar, **o fato se torna atípico** ou **passa a se amoldar a outro tipo penal**.

Combinando a leitura da redação do art. 306 da Lei nº 9.503 publicado em 1997 com a leitura do disposto no art. 3º da Resolução nº 81 de 1998 do CONTRAN, chegamos à conclusão de que os meios de provas colocados pela legislação são inócuos por si só, pois se o condutor se recusasse a se submeter ao exame do etilômetro, nada poderia ser feito.

Acerca dessa possibilidade, assevera Corrêa (2015)[52]:

> Daí a problemática que se verificava quando o motorista se recusava a fazer os exames periciais (bafômetro e ou exame de sangue), posto que sem essa prova técnica (pericial) capaz de indicar a exata quantidade da substância no organismo do motorista, a conduta não era considerada típica, independentemente das reais condições do motorista, ou seja, o Estado não poderia puni-lo haja vista que a elementar típica não havia sido demonstrada. Todavia, quando o exame era feito e a quantidade de álcool comprovada por prova técnica, ai não havia qualquer discussão sobre a aplicação da norma, não se observava sequer as reais condições do motorista, se estava bem ou não.

No tocante à recusa do condutor em não se submeter ao exames periciais (bafômetro ou exame de sangue) previstos na legislação, este o faz porque não está obrigado a produzir provas contra si mesmo.

É esse sentido o ensinamento do professor Fernandes (2007, p. 303-304):

> Já era sensível a evolução da doutrina brasileira no sentido de extrair da cláusula da ampla defesa e de outros preceitos constitucionais, como o da presunção de inocência, o principio de que ninguém é obrigado a se autoincriminar, não podendo o suspeito ou o acusado ser forçado a produzir prova contra si mesmo. Com a Convenção da Costa Rica, ratificada pelo Brasil e incorporada ao direito brasileiro (Decreto 678/1992), o principio foi inserido no ordenamento jurídico nacional, ao se consagrar, no art. 8.2, g, da referida Convenção que “toda pessoa tem direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem se declarar culpada. Significou a afirmação de

---

[50] Idem.
[51] CUNHA, Rogério Sanches. Código Penal para Concursos. 7ª ed. Juspodivm, 2014.
[52] CORRÊA, Fabricio da Mata. O artigo 306 do código de trânsito brasileiro e sua natureza jurídica: o que é e o que deveria ser. Disponível em <https://fabriciocorrea.jusbrasil.com.br/artigos/267615371/o-artigo-306-do-codigo-de-transito-brasileiro-e-sua-natureza-juridica-o-que-e-e-o-que-deveria-ser> Acesso em: 07 de fev. 2017.

> que a pessoa não está obrigada a produzir prova contra si mesma. Pode por exemplo, invocar-se esse princípio em face do Código de Trânsito (Lei 9.503, de 23.09.1997) para não se submeter ao teste por "bafômetro".

Ainda examinando o conteúdo do art. 306 sancionado na Lei 9.503/1997, nos deparamos com a parte final que traz a elementar do tipo "expondo a dano potencial a incolumidade de outrem." (BRASIL, 1997)

Para falar-se em dano potencial, precisamos trabalhar e delimitar principalmente os conceitos de bem jurídico, lesividade, perigo abstrato, perigo concreto, entre outros.

Isso se faz necessário porque quando se discute a natureza do crime de embriaguez ao volante, paira a dúvida sobre a exigência ou não de que, no caso concreto, reste comprovado se existiu perigo real de lesa a bem jurídico tutelado pelo direito. Assim, é apropriado tecer os devidos apontamentos acerca de bem jurídico.

Para conceituar bem jurídico, utilizaremos a clássica definição do ilustre penalista alemão Roxin (2003, p. 56) que afirma ser "[...] circunstancias ou finalidades que são úteis para o indivíduo e seu livre desenvolvimento em um quadro de um sistema social global estruturado sobre a base da concepção dos fins para o funcionamento do próprio sistema."[53]

Já o memorável doutrinador brasileiro Cláudio Heleno Fragoso, asseverando que a finalidade das normas de direito voltam-se para a preservação dos bens jurídicos, o fazia nos seguintes dizeres:

> "Bem jurídico é um bem protegido pelo direito: é, portanto, um valor da vida humana que o direito reconhece, e a cuja preservação é disposta a norma jurídica." (FRAGOSO, 1994, p. 265)[54]

Da leitura dos conceitos acima expostos, notamos que os bens jurídicos guardam uma semelhança entre si, pois são bens (materialmente falando) ou valores essenciais a cada cidadão, e como tal, merecem atenção especial por parte do Estado, que dará guarida à proteção daquele bem que passará a ser tutelado juridicamente pelo Estado.

Também depreende-se que para cada conduta criminalizada, tem-se ao fundo ao menos um bem jurídico tutelado que, pela sua extrema valia para o

---

[53] ROXIN, Claus. Derecho penal: parte general. Tradução e notas: Diego-ManuelLuzon Pena et al. 2. ed. Madri: Civitas, 2003.

[54] FRAGOSO, Heleno Cláudio. Lições de direito penal. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

cidadão, passa a gozar da mais alta proteção jurídica dada pelo Estado através do Direito Penal.

Relativo à lesividade, devemos leva-la em consideração a fim de obtermos uma justa compreensão acerca do perigo de dano citado no art. 306 da Lei nº 9.503/1997.

Tem-se que o Direito Penal é norma subsidiária, que só deverá ser acionado quando as demais normas jurídicas não forem capazes de solucionarem a lide apresentada.

Dessa forma, o Direito Penal manifesta a sua característica minimalista, devendo ser usado somente em casos extremamente excepcionais, ante o seu poder de privar o cidadão de um dos principais direitos fundamentais, que é a liberdade. Compartilhando desse entendimento, assevera Ferrajoli (2002, p. 272) que "a lei penal tem o dever de prevenir os mais graves custos individuais e sociais apresentados por estes efeitos lesivos e somente eles podem justificar o custo das penas e proibições. Não se pode e nem se deve pedir mais ao direito penal."[55]

O art. 13 do Decreto-Lei nº 2.494 de 1941, prescreve que "o resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa", decorrendo da compreensão da sua leitura a materialização do próprio princípio da lesividade, segundo o qual o crime só resta configurado quando lesiona ou expõe a lesão um bem juridicamente tutelado pelo Direito Penal. (BRAMBILLA, 2010)[56]

Logo, para verificar se, de fato, um crime ocorreu ou não, a mera adequação da conduta à norma pena proibitiva não é suficiente, pois será fundamental analisar se a conduta criminosa, realmente, lesionou ou expôs a lesão o bem jurídico penalmente tutelado. Este é o cerne da discussão acerca da conduta de dirigir embriagado, se ela apresenta ou não lesividade contra bem jurídico tutelado pelo Estado.

Acerca do perigo de dano exigido no tipo penal da redação original do art. 306 da Lei nº 9.503/1997, a fim de melhor facilitar a compreensão da linha de raciocínio até aqui firmada, dividiremos os crimes em três diversas categorias, a serem, crimes de dano, de perigo concreto e de perigo abstrato.

---

[55] FERRAJOLI, Luigi. Direito e razão: teoria do garantismo penal. Tradução: Ana Paula Zomer et al. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

[56] BRAMBILLA, Leandro Vilela. No que consiste o princípio da lesividade? Disponível em: <https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2106131/no-que-consiste-o-principio-da-lesividade-leandro-vilela-brambilla> Acesso em: 07 fev. 2017.

Assim, objetivamos apresentar uma conclusão harmônica onde veremos que o crime de embriaguez ao volante ficará divido entre os crimes de perigo concreto e os de perigo abstrato.

Os crimes de dano importam em verdadeira diminuição, perda ou destruição do bem jurídico, enquanto que nos crimes de perigo não, mas a probabilidade não insignificante dessa ocorrência. A titulo de exemplificação, se os crimes de perigo fosse tipificados como crimes de dano, seriam, no máximo, definidos como tentativa – o que não significa dizer que a conduta deva ser desvalorada. (SCHMIDT, 2015)[57]

As correntes doutrinárias divergem acerca dos crimes de perigo, surgindo as corrente subjetiva e objetiva. Para a primeira, o crime de perigo não passa de uma ideia, uma imaginação da mente humana que nada tem de concreto, uma hipótese que não se converterá em fato. Enquanto para a segunda, no crime de perigo sempre haveria uma probabilidade objetiva, de onde decorreria o perigo, sendo este uma simples parte da realidade. (GALVÃO, 2013 apud HUNGRIA, 1969, p 15)[58]

Feitas as respectivas considerações acerca das duas correntes do crime de perigo, passaremos à sua divisão em crimes de perigo concreto e crimes de perigo abstrato.

Acerca do crime de perigo concreto, entende parte da doutrina que a sua ocorrência está condicionada à comprovação de que efetivamente o bem juridicamente tutelado sofreu de fato o perigo de lesão, pois tal requisito é parte integrante do tipo penal. (GALVÃO, 2013)[59]

Dessa forma, voltando ao crime de dirigir embriagado previsto pela redação original do supra art. 306 da Lei nº 9.503/1997, em se tratando de crime de perigo concreto, não bastaria tão somente comprovar que o condutor dirigia embriagado, carecendo também a comprovação de que algum bem jurídico foi exposto a perigo de lesão. (PEIXE et al., 2010)

Portanto, para a diferenciação de crime de perigo concreto do crime de perigo abstrato, é que a característica principal a ser levada em consideração para a confirmação daquele é a expressa menção ao bem jurídico tutelado no tipo penal (“a vida”, “a incolumidade”, ou até mesmo as expressões “gerando perigo” ou “expondo

---

[57] SCHMIDT, Andrei Zenkner. Direito penal econômico. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

[58] GALVÃO, Augusto Cesar Vasconcelos. O perigo no crime de embriaguez ao volante. 2013. 74f. Monografia (Graduação em Direito). Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UNB), Brasília, 2013.

[59] Idem.

a perigo”).

Referente aos crimes de perigo abstrato, diferentes doutrinadores sustentam que a situação de perigo a qual o bem juridicamente tutelado já teria sido presumida antecipadamente pelo legislador. Por conseguinte, para a configuração do crime seria prescindível a comprovação de que realmente houve perigo ao bem jurídico, tendo em vista que a valoração da conduta já teria sido feita previamente pelo legislador.

Compartilhando de pensamento semelhante, é o ensinamento de Bitencourt (1999, p. 33)[60] quando afirma que “o perigo abstrato é presumido *juris et de jure.* Não precisa ser provado, pois a lei contenta-se com a simples prática da ação que pressupõe perigosa.”

Ademais, nos crimes de perigo concreto se faz obrigatório a prova de efetiva exposição do bem jurídico a perigo. (GALVÃO, 2013 apud JESUS, 2001, p. 189)

Eis que assim era o entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) acerca do crime de embriaguez ao volante:

> RECURSO ESPECIAL. PENAL. PROCESSUAL PENAL. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DO DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306 DO CTB). PERIGO CONCRETO. NECESSIDADE DE DEMONSTRAÇÃO DO DANO POTENCIAL. A simples transcrição de ementas dos acórdãos paradigmas, sem que se evidencie a similitude das situações, não se presta à demonstração do dissídio jurisprudencial, para fins de conhecimento do recurso. O crime de embriaguez ao volante, definido no art. 306 do CTB, é de perigo concreto, necessitando para sua caracterização do dano potencial o que, in casu, segundo a r. sentença e o v. acórdão ora recorrido, não aconteceu. Recurso não conhecido.
>
> (STJ - REsp: 566867 RS, Relator: Ministro José Arnaldo da Fonseca, Data de Julgamento: 28/04/2004, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 31/05/2004)[61]

Logo, ao fim da explanação tecida acerca da elementar do tipo “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem” prevista na parte final do art. 306 da Lei 9.503 no ano de 1997, conclui-se que o tipo penal é crime de perigo concreto.

---

[60] BITENCOURT, Cesar Roberto. Manual de direito penal - Parte geral. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

[61] BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 566867/RS, 5ª Turma, Rel. Min. José Arnaldo da Fonseca. DJU de 31 mai. 2004.

4 A LEI SECA (LEI Nº 11.705/208)

Antes de adentrarmos especificamente no mérito das alterações implementadas pela Lei nº 11.705/2008 nas normas de trânsito, faz-se necessário uma prévia análise do Decreto nº 6.117 de maio de 2007, tendo a seguinte ementa: “aprova a Política Nacional Sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso de álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade e dá outras providencias”. (BRASIL, 2007)[62]

Com a edição desse Decreto, vislumbra-se a preocupação do poder público com os malefícios advindos do uso indiscriminado do álcool, demandando uma mudança de postura nas ações do governo no sentido de prevenir e procurar reduzir os danos pessoais (individualmente) e sociais (coletivos) resultantes do alto consumo de bebidas alcoólicas.

Acerca do que vem a ser exatamente o Plano Nacional sobre o Álcool:

> Por meio do Decreto n° 6.117, foi apresentado à sociedade brasileira a **Política Nacional sobre o Álcool**, que tem como objetivo geral estabelecer princípios que orientem a elaboração de estratégias para o enfrentamento coletivo dos problemas relacionados ao consumo de álcool, contemplando a intersetorialidade e a integralidade de ações para a redução dos danos sociais, à saúde e à vida, causados pelo consumo dessa substância, bem como das situações de violência e criminalidade associadas ao uso prejudicial de bebidas alcoólicas. (OBID, 2016)[63]

Tal política objetiva a implantação de diversas medidas, mas todas em sintonia, de maneira também que seja garantida respostas mais eficazes à busca social por atuações mais efetivas que venha a proteger os mais diversos segmentos da sociedade, principalmente aqueles que experimentam uma maior vulnerabilidade devido à exposição ao uso de bebidas alcoólicas, sendo que essa política traz um rol de medidas que deverão ser implementadas pelos devidos órgãos do poder público, sendo elas divididas em nove categorias:

1. Diagnóstico sobre o consumo de bebidas alcoólicas no Brasil;

---

[62] BRASIL. Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007. Aprova a Política Nacional Sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso de álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade e dá outras providencias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm> Acesso em: 08 fev. 2017.

[63] OBID. Política nacional sobre o álcool. Disponível em <http://obid.senad.gov.br/obid/pessoas-sujeitos-drogas-e-sociedade/politica-nacional-sobre-o-alcool> Acesso em: 08 fev. 2017.

> 2. Tratamento e reinserção social de usuários e dependentes de álcool;
> 3. Realização de campanhas de informação, sensibilização e mobilização da opinião pública quanto às consequências do uso indevido e do abuso de bebidas alcoólicas;
> 4. Redução da demanda de álcool por populações vulneráveis;
> 5. Segurança pública;
> 6. Associação álcool e trânsito;
> 7. Capacitação de profissionais e agentes multiplicadores de informações sobre temas relacionados à saúde, educação, trabalho e segurança pública;
> 8. Estabelecimento de parceria com os municípios para a recomendação de ações municipais;
> 9. Propaganda de bebidas alcoólicas.(OBID, 2016)[64]

A relação entre o álcool e o trânsito não passou despercebida pelo Decreto nº 6.117/2007, sendo proposta no "Anexo II" uma série de medidas a serem adotadas na matéria de trânsito:

> 7. Referente à associação álcool e trânsito:
> 7.1. Difundir a alteração promovida no Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, quanto à comprovação de estado de embriaguez;
> 7.2.Recomendar a inclusão no curso de reciclagem previsto no artigo 268 do Código de Trânsito Brasileiro, de conteúdo referente às técnicas de intervenção breve para usuários de álcool;
> 7.3. Recomendar a revisão dos conteúdos sobre uso de álcool e trânsito nos cursos de formação de condutores e para a renovação da carteira de habilitação;
> 7.4. Recomendar a inclusão do tema álcool e trânsito na grade curricular da Escola Pública de Trânsito;
> 7.5. Elaborar medidas para a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas faixas de domínio das rodovias federais.[65]

Como prova do comprometimento do governo em colocar em prática as medidas previstas na Política Nacional sobre o Álcool, foi editada pelo Presidente da República em janeiro de 2008 a Medida Provisória nº 415, a qual se harmonizava, no seu art. 1º, com o disposto no item 7.5 do Anexo II do Decreto nº 6.117 de 2007. Senão, vejamos:

> "Art. 1º. São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em local contíguo á faixa de domínio com acesso direto a rodovia, a venda varejista e o oferecimento para consumo de bebidas alcoólicas." (BRASIL, 2008)[66]

---

[64] Idem.

[65] BRASIL. Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007. Aprova a Política Nacional Sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso de álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade e dá outras providencias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm> Acesso em: 08 fev. 2017.

[66] BRASIL. Medida provisória nº 415, de 21 de janeiro de 2008. Proíbe a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais e acresce o dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

É certo que, como a maioria da vezes em que há alteração da norma de trânsito, a edição da Medida Provisória supra trouxe inúmeros e acalorados debates acerca das consequências dessa norma legal na vida dos motoristas, dos comerciantes e da fiscalização.

Concomitantemente às implementações das medidas contidas no Plano Nacional sobre o Álcool, surgiu a Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008 (Lei Seca), resultado da conversão da Medida Provisória 415/2008 em lei, mantendo a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais, bem como enrijeceu a legislação de trânsito a fim de inibir o consumo de bebidas alcoólicas por parte dos condutores de veículos automotores.

A chamada “Lei Seca” foi sancionada em meio à realização da X Semana Nacional Sobre Drogas, evento que acontecia em diversas cidades brasileiras. Tal lei promoveu significativas mudanças em alguns dispositivos do Código de Trânsito, sujeitando á sanções mais severas os condutores flagrados dirigindo sob influência de álcool.

Com o advento da Lei nº 11.705/2008, o condutor flagrado dirigindo veículo automotor com qualquer quantidade de álcool no sangue (daí o termo de “lei seca”), se sujeitaria à novas medidas de natureza administrativas e às penalidades previstas no art. 165 da Lei 9.503/1997, a exemplo da retenção do veículo condicionada a liberação mediante a apresentação de condutor habilitado, recolhimento da carteira de habilitação, multa e suspenção do direito de dirigir pelo período 12 meses.

Já para os condutores que apresentassem concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue, ou 3 miligramas por litro de ar alveolar (no caso do exame do etilômetro), além das medidas previstas no art. 165 do CTB supracitadas, também se sujeitaria à pena de detenção de seis meses a três anos previstas no art. 306 do CTB, que prevê o crime de embriaguez ao volante.

Ademais, na Lei 11.705/2008 foi mantida a proibição originária da Medida Provisória 415/2008 da venda varejista ou o oferecimento do consumo de bebida alcoólica na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, estipulando pena de R$ 1.500,00 (mil e

quinhentos reais) para quem violar a disposição legal prevista no art. 2º da referida lei. (BRASIL, 2008)[67]

Passaremos à análise das alterações promovidas pela Lei nº 11.705/2008 no texto legal do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente nos comandos atinentes à infração administrativa prevista no art. 165 e ao crime de trânsito capitulado no art. 306 da supra norma jurídica.

4.1 MUDANÇAS INTRODUZIDAS NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO

A primeira mudança que primeiro destacaremos é a alteração na legislação de trânsito que nasceu com a Medida Provisória 415/2008, qual seja, a proibição de venda de bebida alcoólica no varejo ou o seu oferecimento na faixa de domínio de rodovias federais.

As rodovias federais recebem uma grande quantidade de veículos em períodos de feriados, principalmente os prolongados, gerando um fluxo anormal e acima da média trafegando nas vias federais. Muitas vezes os condutores que ali transitam são pouco experientes na condução veicular em rodovias com trânsito predominante de veículos pesados usados no transporte de carga.

Portanto, o legislador optou por reduzir a oferta de bebida alcoólica nas estradas federais justamente afastar esses motoristas incipientes no tráfego viário das rodovias do acesso fácil à bebida alcoólica quando em deslocamento, diminuindo, assim, significativamente os riscos de acidentes de trânsito com vítimas fatais tão comuns nesse período.

Relativamente à conduta propriamente dita de conduzir veículo automotor sob influência de bebida alcoólica, a mudança operada no art. 165 trouxe mais rigidez no combate à embriaguez no trânsito. Com a lei seca em vigor, o art. 165 do CTB passou a ter a seguinte redação:

> Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.
> Infração - gravíssima;

---

[67] 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’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 07 fev. 2017.

> Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 meses;
> Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.
> Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277. (BRASIL,2008)[68]

Podemos apontar que a mudança promovida no texto do art. 165 do CTB publicado originalmente em 1997 foi unicamente na expressão "substância psicoativa" que substituiu a original "substância entorpecente". No tocante à gravidade da infração e à penalidade e medida administrativa aplicada não sofreram alterações legislativas.

Cabe ressaltar, entretanto, que a penalidade administrativa prevista de suspensão do direito de dirigir prevista naquele artigo sofreu alteração no que diz respeito à duração da imposição da sanção administrativa, que passou a ser expressamente pelo prazo de 12 meses, uma vez que na redação original prevista no CTB, tal delimitação do período dessa suspensão ficava a cargo da autoridade administrativa, de acordo com a redação do art. 261 do CTB.

Há quem critique tal mudança pelo fato de que dessa forma não será possível mensurar o grau do risco à incolumidade própria e de terceiros ante a sua embriaguez, bem como não será possível individualizar a sanção administrativa baseada na gravidade da conduta de cada condutor, aplicando-se uma mesma sanção para todos igualitariamente, tanto para quem ingeriu um copo de cerveja, quanto para aquele que ingeriu vários copos de cerveja. (CABETTE, 2009)[69]

Destaca-se também as mudanças operadas nos arts. 276 e 277 do CTB, que passaram a apresentar a seguinte redação após a Lei nº 11.705/2008:

> Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.
> Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.
> [...]
> Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.
> § 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.
> § 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito

---

[68] Idem.

[69] CABETTE, Eduardo Luiz Santos. Comentários à Lei 11.705/08: alterações do Código de Trânsito Brasileiro. Porto Alegre: Nuria Fabris, 2009.

> admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.
> § 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

A redação original do art. 276 estabelecia que a quantidade de álcool presente no sangue suficiente para caracterizar a embriaguez do condutor seria de seis decigramas de álcool por litro de sangue, consoante redação primitiva do art. 165 do CTB. A Lei nº 11.705/2008 alterou essa quantidade exigida no art. 276 do CTB para zero ("qualquer concentração de álcool"), nascendo daí a denominação da referida lei de "lei seca".

Contudo, a doutrina novamente tomou a discussão envolvendo os preceitos presentes no art. 165 do CTB, e a sua combinação com o art. 276 também do CTB. Isso porque vimos que a nova redação do art. 165 manteve a expressão "dirigir sob a influência de álcool", ao passo que o art. 276 assegura que "qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código". (BRASIL, 2008)

Ora, se a intenção do legislador fosse realmente punir todo condutor com qualquer concentração de álcool presente no sangue, não seria mais inteligente usar uma expressão semelhante a "dirigir logo após ingerir bebida alcoólica"? Pois se assim não quis o legislador, não deve pois o entendimento ser extensivo a ponto de penalizar o condutor, embora tenha feito uso em pequena quantidade de bebida alcoólica, não tenha suas habilidades motoras e psíquicas comprometidas para conduzir veículo automotor. (LEAL, P.; LEAL, R., 2008)[70]

Ainda sobre o tema, discorrem os autores P. Leal e R. Leal (2008, p. 01)[71]:

> Nossa opinião é a de que o Estado somente poderia proibir e sancionar, administrativa ou penalmente, o motorista que apresente determinado índice de concentração alcoólica no sangue, índice este que poderia ser fixado em nível igual superior a seis ou oito decigramas de álcool por litro de sangue (ou 0,3 ou 0,4 mg/l de álcool no ar expelido dos pulmões). O critério originalmente adotado pelo CTB era de seis decigramas e nos parece mais razoável. Assim, seria sancionado somente o motorista que tivesse superado esse patamar mínimo, claro e bem definido de tolerância do uso de bebida alcoólica.

---

[70] LEAL, João José; LEAL, Rodrigo José. Embriaguez zero ao volante, infração de trânsito e penalidades administrativas.. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 13, n. 1892, 5 set. 2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/11681>. Acesso em: 10 fev. 2017.
[71] Idem.

Quanto às margens de tolerância prevista no parágrafo único do art. 276 do CTB, elas se justificam para eximir de qualquer sanção o condutor que, porventura, apresente concentração alcoólica no sangue, porém decorrente de situação diversa da ingestão de bebidas etílicas, eximindo casos, por exemplo, advindos da utilização substâncias medicamentosas.

O Decreto nº 6.488/2008 previu no art. 1º, § 1º que a especificação desse limite mínimo tolerável pela lei seca deveria ser definido através de Resolução pelo CONTRAN em parceria com o Ministério da Saúde, e que enquanto tal Resolução não fosse editada, o limite seria de duas decigramas por litro de sangue ou, no caso de teste em etilômetro, de um décimo de miligrama (0,1 mg) por litro de ar expelido dos pulmões. (BRASIL, 2008)[72]

As mudanças inseridas no art. 277 do CTB versam sobre os meios de prova da embriaguez para caracterizar a infração prevista no art. 165, os quais foram estendidos a fim do agente de trânsito comprovar o estado de embriaguez daqueles condutores que tendiam a ficar impunes quando se recusavam a realizar voluntariamente o teste do etilômetro durante a fiscalização. Com a alteração, o agente pôde lançar mão de qualquer meio de prova em direito admitida para atestar, com base nos sinais típicos da embriaguez observados no condutor.

4.2 MUDANÇAS INTRODUZIDAS NO ÂMBITO CRIMINAL

A lei seca trouxe significativas alterações igualmente no aspecto penal da embriaguez ao volante.

Inicialmente, não houve modificação no texto legal do caput do art. 291 do CTB, mas tão somente na implementação dos §§ 1º e 2º, que restringiu a aplicação da Lei nº 9.099/1999 (Lei dos Juizados Especiais) nos casos de lesão corporal culposa que for praticada por condutor embriagado, bem como o mandamento de instauração de inquérito policial nesse tipo de crime para que seja investigada a infração penal. (BRASIL, 2008)[73]

---

[72] BRASIL. Decreto nº 6.488, de 20 de junho de 2008. Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm> Acesso em 09 fev. 2017.

[73] 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', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe

Na redação originária do parágrafo único do art. 291 do CTB, notava-se a previsão de aplicação da Lei dos Juizados nos seguintes crimes:

> Parágrafo único. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995. (BRASIL, 1997)[74]

Com o advento da lei seca, foi excluído da incidência da Lei nº 9.099/1999 (Lei dos Juizados Especiais) os crimes de embriaguez ao volante (art. 306) e o crime de participação de "racha" (art. 308, CTB) somente seria aplicada no crime de trânsito de lesão corporal culposa, mas desde que a prática desse crime não se enquadrasse nos casos elencados pelo § 1º do art. 291 do CTB:

> Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.
>
> Parágrafo único. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.
>
> § 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)
>
> I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)
>
> II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)
>
> III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)
>
> § 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008) (BRASIL, 1997)[75]

Segundo Faria (2011 apud CABETTE, 2009, p. 21)[76]:

---

sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 07 fev. 2017.

[74] BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

[75] Idem.

[76] FARIA, Rogério Faria de. Álcool e direção: análise da constitucionalidade da lei seca. 2011. 62f.

> Como explica Cabette, a Lei Seca excluiu definitivamente a aplicação dos institutos relativos a infrações de menor potencial ofensivo para os casos de crime previsto no art. 306 do CTB (2009, p. 21). Afirma ainda que, a partir do início da vigência da Lei nº 11.705/2008, "o único instituto da Lei 9.099/95 cabível para a embriaguez ao volante é a chamada 'suspensão condicional do processo' ou 'sursis processual'".

Também houve alteração no art. 296 do CTB, onde a lei seca modificou a redação do artigo para definir que no caso de reincidência de crime de trânsito previsto no CTB, o juiz deverá suspender a permissão ou habilitação do condutor infrator, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Concernente ao crime de embriaguez ao volante previsto no art. 306 do CTB, após a edição da lei seca, passou a ter a seguinte grafia:

> Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
> 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.
> Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 1997)[77]

A modificação da redação original se deu por conta do legislador impor uma quantidade mínima de álcool no sangue (0,6 decigramas) para ser configurado o estado de embriaguez do condutor.

Dessa forma, o legislador abandonou as elementares da antiga redação do art. 306 do CTB, que eram "dirigir sob a influência de álcool" e "expondo a dano potencial a incolumidade de outrem".

Pelas elementares constantes na redação originária do art. 306 do CTB, depreende-se que para restar caracterizado o crime de embriaguez ao volante era necessário haver uma concentração de álcool no sangue do condutor e que, por decorrência dessa concentração alcoólica no sangue o condutor apresente estar sob influência alcoólica (dirigir de forma anormal por estar embriagado), o que geraria o perigo de dano para o bem jurídico tutelado juridicamente pelo direito penal.

---

[77] BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

Portanto, pela redação anterior, o crime de embriaguez ao volante era classificado pela doutrina como crime de perigo concreto.

O legislador alterou o art. 306 do CTB obtendo êxito em facilitar o enquadramento da infração penal quando deixou de exigir expressamente o perigo concreto a um bem juridicamente tutelado, entretanto foi infeliz quando passou a exigir uma quantidade mínima de teor alcoólico no sangue do condutor. Infeliz porque, a partir dessa redação legal, o Estado ficaria obrigado a demonstrar cabalmente através de prova técnica (etilômetro ou exame clínico de sangue) de que o condutor está embriagado para que possa sofrer os rigores da lei seca na seara penal.

Vale ressaltar que a prova da embriaguez atestada pelo agente de trânsito não se aplica ao crime, mas somente na infração administrativa de embriaguez ao volante.

Pelas alterações inseridas para a caracterização do crime de embriaguez ao volante, a doutrina passou a classifica-lo como crime de perigo abstrato, havendo divergências.

O doutrinador Damásio de Jesus é enfático em dizer que não concorda com a classificação do crime de embriaguez ao volante como sendo crime de perigo abstrato. Pois segundo ele, o crime previsto no art. 306 do CTB, após a nova redação dada pela lei seca, afigura-se como crime de lesão e de mera conduta:

> *Nossa posição*: trata-se de crime de lesão e de mera conduta (*vide* exposição do tema no Capítulo I, C). Não é delito de perigo abstrato nem concreto. Nesse sentido: C. GANZENMÜLLER, J. F. ESCUDERO e J. FRIGOLA, *Delitos contra la seguridad del tráfico*, cit., p. 57, n. 3, e 145, n. 4.9. No sentido de que constitui delito de mera conduta: RUI STOCO, Código de Trânsito: disposições penais e suas incongruências, *Boletim do IBCCrim*, cit., *61*:10. (JESUS, 2009 apud STOCO,97, p. 61)[78]

Já o jurista Luiz Flávio Gomes se manifesta diametralmente contrariamente a essa corrente doutrinária:

> Em tese contrária, Luiz Flávio Gomes (2008, online) defende que o crime de embriaguez não pode ser interpretado como delito de perigo abstrato. Seria inadmissível, para este jurista, esta espécie de delito no âmbito do Direito penal, por violar o princípio da ofensividade. Por isso, defende que o crime previsto no art. 306 exige mais do que a condição objetiva (concentração de álcool de acordo com o tipo, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência): o motorista também deve estar dirigindo de forma anormal (por exemplo, em zigue-zague), pois somente

[78] JESUS, Damásio de. Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997). 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

> assim estaria colocando em risco a segurança coletiva. (FARIA, 2011 apud GOMES, 2008)[79]

Enquanto o tema acerca da classificação doutrinária do crime de embriaguez ao volante após a publicação da lei seca, o STF externou o seu entendimento através de julgados onde se manifestava no sentido de adotar a classificação como sendo de crime de perigo abstrato, conforme se depreende do seguinte julgado:

> Ementa: HABEAS CORPUS. PENAL. DELITO DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO REFERIDO TIPO PENAL POR TRATAR-SE DE CRIME DE PERIGO ABSTRATO. IMPROCEDÊNCIA. ORDEM DENEGADA. I - A objetividade jurídica do delito tipificado na mencionada norma transcende a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo corpo social, asseguradas ambas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias públicas. II - Mostra-se irrelevante, nesse contexto, indagar se o comportamento do agente atingiu, ou não, concretamente, o bem jurídico tutelado pela norma, porque a hipótese é de crime de perigo abstrato, para o qual não importa o resultado. Precedente. III – No tipo penal sob análise, basta que se comprove que o acusado conduzia veículo automotor, na via pública, apresentando concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro para que esteja caracterizado o perigo ao bem jurídico tutelado e, portanto, configurado o crime. IV – Por opção legislativa, não se faz necessária a prova do risco potencial de dano causado pela conduta do agente que dirige embriagado, inexistindo qualquer inconstitucionalidade em tal previsão legal. V – Ordem denegada.
>
> (STF - HC: 109269 MG, Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 27/09/2011, Segunda Turma, Data de Publicação: DJe-195 DIVULG 10-10-2011 PUBLIC 11-10-2011)

Desse modo, verifica-se que o objetivo do legislador foi garantir maior objetividade na configuração do crime, independente de haver ou não um perigo concreto que exponha o bem juridicamente tutelado a risco de lesão. Ademais, garantiu maior tecnicidade para a prova determinante para a caracterização do crime de embriaguez, qual seja a constatação de seis decigramas de álcool por litro de sangue ou três miligramas de álcool por litro de ar alveolar expelido, nos termos da Resolução 206 do CONTRAN. Assim, o ônus da prova do crime passou a ser do Estado, através de exames por teste de etilômetro ou exame clinico de sangue, o que não deixou de ser uma inovação garantista para o condutor alvo da fiscalização de trânsito.

---

[79] FARIA, Rogério Faria de. Álcool e direção: análise da constitucionalidade da lei seca. 2011. 62f. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2011.

5 A NOVA LEI SECA (LEI 12.760/2012)

A Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012 foi publicada alterando partes sensíveis do Código de Trânsito Brasileiro no que diz respeito à embriaguez ao volante, tanto a infração de dirigir embriagado prevista no art. 165, quanto o crime de embriaguez ao volante capitulado no art. 306 do CTB.

Todas as mudanças promovidas pela referida norma jurídica visam unicamente corrigir as falhas apontadas na prática durante a vigência da Lei seca (Lei 11.705/2008) para melhorar a legislação de trânsito aplicada ao combate da embriaguez ao volante.

Como a Lei Seca de 2008 previa que a prova da embriaguez do condutor seria através de exame realizado através de etilômetro ou exame clínico, a repressão penal esbarrava na recusa do condutor em não realizar o teste de etilômetro valendo-se do princípio da não produção de provas contra si mesmo.

Assim, o condutor embriagado descobriu que poderia ficar impune de responder processo criminal quando soube que a lei só iria alcança-lo se ele próprio colaborasse na produção da prova que iria ser usada contra ele mesmo.

Embora a Lei Seca tivesse tornado o crime de embriaguez mais fácil de ser caracterizado ao afastar a necessidade de perigo concreto como elementar do tipo, tornando esse em crime de perigo abstrato (com posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais nem sempre harmoniosos quanto a isso), acabou criando um problema para a aplicação da lei criminal, pois quando estipulou uma quantidade mínima de teor alcoólico no sangue do condutor, criou também um obstáculo para obter a prova de que condenaria o condutor por dirigir embriagado.

Foi nessa lacuna que nasceu a necessidade do legislador melhorar a técnica da redação do tipo penal e os meios admitidos como prova válida para ensejar a condenação do condutor embriagado, mas que se recusa a submeter-se voluntariamente ao exame de etilômetro ou exame clínico.

5.1 MODIFICAÇÕES NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO

A redação da Lei 12.760/2012 não alterou o caput do art. 165, mas tratou apenas da parte relativa à penalidade, pois é uma infração de natureza gravíssima que passou a ter seu fator de multiplicação elevado de 5 para 10.

Vale ressaltar que até a entrada em vigor da Nova Lei Seca, o fator de multiplicação 5 do art. 165 do CTB, considerando que a infração gravíssima era tabelada com valor igual a R$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos), e o valor da multa prevista no supra art. 165 era de R$ 957,70 (novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos).

Após a publicação da Lei 12.760/2012, a penalidade para esse mesmo art. 165 saltou de R$ 957,70 (novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos) para R$ 1915,40 (mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos).

Entretanto, esse valor sofreu nova alteração recentemente, mas desta vez foi promovida pela Lei 13.281 de 04 de maio de 2016, que entrou em vigor em 1º de novembro daquele mesmo ano, agravando os valores das multas previstas para as infrações de trânsitos, sendo incorporadas pelo CTB no seu art. 258 que passou a vigorar com a redação dos seus quatro incisos prevendo os novos valores para as respectivas multas:

> Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:
> I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos);
> II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos);
> III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos);
> IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). (BRASIL, 2016)[80]

A Nova Lei Seca também promoveu alteração no parágrafo único do art. 165, prevendo a aplicação da multa em dobro no caso de reincidência do condutor no período de 12 (doze) meses. Logo a infração que, multiplicada por fator 10, com a nova redação dada pela Lei 13.281/2016, equivalente a 2.934,70 (dois mil e novecentos e trinta e quatro reais e 70 centavos), no caso do parágrafo único do art. 165, esse valor será dobrado, equivalendo a surpreendentes 5.869,40 (cinco mil oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta centavos).

Outra mudança ocorrida ainda dentro do art. 165 do CTB foi no que tange à medida administrativa, que tinha a seguinte redação dada pela Lei 11.705:

> “Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.” (BRASIL,

---

[80] BRASIL. Lei 13.281, de 04 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm> Acesso em: 05 fev. 2017.

> 2008)[81]

Com essa redação, não ficava claro qual o prazo que o veículo ficaria no pátio aguardando o condutor habilitado, sem poder ser recolhido definitivamente no depósito. Mas a atual redação adicionada pela Nova Lei Seca sanou tal problema ao estabelecer que o recolhimento do veículo se dará quando não for apresentado condutor habilitado no local da infração, conforme o novo texto supra aduz:

> "Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro." (BRASIL, 2012)[82]

O disposto no art. 270 do CTB ao qual o art. 165 faz referência acerca do novo procedimento da Nova Lei Seca é que determina o imediato recolhimento do veículo ao depósito, caso não seja apresentado condutor habilitado no local da infração. (BRASIL, 1997)[83]

A Nova Lei Seca também incluiu a nomenclatura "ar alveolar" no Anexo I, onde o mesmo foi conceituado como "ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares." (BRASIL, 2012)[84]

No art. 276 do CTB, dispôs assim a Nova Lei Seca:

> "Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165." (BRASIL, 2012)[85]

Embora a criação do art. 165-A não tenha sido fruto do advento da Nova Lei Seca, a sua inserção no CTB através da Lei n° 13.281/2016 merece especial

---

[81] 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', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 07 fev. 2017.

[82] BRASIL. Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

[83] BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

[84] BRASIL. Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

[85] BRASIL. Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

atenção, tendo em vista que através dele foi criada uma nova infração administrativa de trânsito a qual consiste na recusa do condutor em “submeter-se a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma prevista pelo art. 277.” (BRASIL, 2016)[86]

O art. 277, § 2º do CTB também foi modificado pela Nova Lei Seca para permitir que outros meios de provas não mencionados na lei fizessem parte dos meios de comprovação da embriaguez alcoólica do condutor, nos seguintes termos:

> § 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. (BRASIL, 2012)

Ao fim, o legislador deixa claro que a necessidade de enrijecer mais o combate à conduta de dirigir embriagado, desestimulando essa prática tanto na esfera administrativa, impondo sanções de natureza econômica com elevadíssimos valores, quanto na seara penal, fortalecendo os meios de comprovação do condutor embriagado, visando também a sua punição penal, como veremos adiante.

5.2 MODIFICAÇÕES NO ÂMBITO PENAL

Inicialmente cumpre destacar que a Nova Lei Seca operou mudanças profundas no art. 306 do CTB, rompendo em muito com a antiga redação dada pela Lei nº 11.705/2008, sendo justificada todas as alterações porque da forma como estava disposto na redação do art. 306 supra, estava esvaziando o sentido da Lei Seca, punindo pouco ou nenhum condutor que dirigia embriagado, porque muitos se negavam a submeter-se ao exame de etilômetro, deixando o Estado de mãos atadas sem alternativa para processar criminalmente e condenar os condutores embriagados, sinalizando a impunidade que a Lei Seca visava combater.

Nesse sentido é o entendimento de Cabette (2012)[87]:

> É nesse contexto que surge a iniciativa do legislativo de aprovar a Lei 12.760/12 a fim de consertar pelos meios adequados os equívocos cometidos na edição da Lei 11.705/08. O intento óbvio é retomar a técnica

---

[86] BRASIL. Lei 13.281, de 04 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm> Acesso em: 05 fev. 2017.

[87] CABETTE, Eduardo Luis Santos. Nova lei seca (lei 12.760/12): perigo abstrato ou perigo concreto? Disponível em: <https://eduardocabette.jusbrasil.com.br/artigos/121937694/nova-lei-seca-lei-12760-12-perigo-abstrato-ou-perigo-concreto> Acesso em: 06 fev. 2017.

> anterior em que não se fica atrelado a uma concentração de álcool no sangue ou no ar alveolar, mas a comprovação do estado perigoso na direção de automotores pode ser produzida por outros meios legais, com especial destaque para a prova pericial do exame clínico. Isso porque esta é uma prova conclusiva e forte com respeito à qual o indivíduo não tem como se negar a colaborar, já que sua realização independe mesmo de sua colaboração. Trata-se de um exame levado a efeito externamente por perito médico – legista e totalmente independente de colaboração do suspeito, onde não vige, portanto, a questão da não - autoincriminação.

A alteração foi tanta, que até mesmo a estrutura do art. 306 (CTB) foi modificada, passando agora a apresentar-se com um caput descrevendo a conduta proibitiva, isto é, o tipo penal, e dois parágrafos tratando especificamente acerca da forma de constatação do estado de embriaguez do condutor, ficando assim o referido artigo após a intervenção da Nova Lei Seca:

> Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:
> Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
> § 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:
> I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou
> II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (BRASIL, 2012)[88]

Podemos observar, inicialmente, que o novo texto do artigo supra não faz qualquer referência a quantidade mínima de concentração de álcool no sangue ou ar alveolar do condutor. Isso se deu por vontade do legislador que optou pela caracterização do delito de embriaguez ao volante apenas com o requisito de estar o condutor dirigir “com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substancia que determine dependência.” (BRASIL, 2012)[89]

Nota-se que ao livrar-se das amarras da necessidade de constatação da quantidade mínima de álcool no sangue que seria comprovada por prova técnica com aquiescência do condutor, o legislador optou por facilitar a constatação do estado de embriaguez do condutor, que agora precisa somente que este demonstre alteração na sua capacidade psicomotora em decorrência do uso de bebida alcoólica.

---

[88] BRASIL. Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.
[89] Idem.

Entretanto, depreende-se que da leitura do art. 306 do CTB alterado pela Nova Lei Seca, para o condutor ser penalizado criminalmente este não deve simplesmente ter ingerido bebida alcoólica, carecendo estar com seu organismo sob efeito da embriaguez alcoólica de forma a demonstrar desequilíbrio nas suas ações, pois um indivíduo que se encontra com sua capacidade psicomotora alterada, apresenta sinais anormais no seu comportamento sendo visivelmente fáceis de serem identificados.

Logo, há entendimentos diversos acerca da natureza jurídica do crime de embriaguez ao volante com a atual redação dada pela Nova Lei Seca, sendo predominante aquele que diz ser crime de perigo abstrato, pois para a sua caracterização prescinde da exposição real do bem juridicamente tutelado a perigo efetivo, sendo este o posicionamento adotado pelo Superior Tribunal de Justiça. (CONJUR, 2016)[90]

Acerca das formas de constatação da embriaguez do condutor, foi editada pelo CONTRAN a Resolução 432 de 23 de janeiro de 2013, que diz o seguinte:

> Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:
> I – exame de sangue;
> II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;
> III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);
> IV – verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.
> § 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.
> § 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.
> § 3° Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.
> [...]
> 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.

---

[90] CONJUR. STJ reafirma que embriaguez ao volante não exige prova de perigo concreto. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2016-abr-10/stj-reafirma-embriaguez-volante-nao-exige-perigo-concreto> Acesso em: 07 fev. 2017.

> § 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.
> § 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.(BRASIL, 2013)[91]

Observa-se que a referida Resolução repetiu no § 1º do art. 3º a recente inovação inserida pela Nova Lei Seca no § 2º do art. 306 do CTB, onde passa a admitir também a prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido, além das outras formas de provas já admitidas pela legislação de trânsito.

Acerca dos sinais de alteração da capacidade psicomotora verificáveis pelo agente de trânsito, a Resolução supra do CONTRAN elenca no Anexo II da mesma:

> 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; (BRASIL, 2013)[92]

Como bem assevera o próprio texto legal da Resolução supra, no § 1º do art. 5º, os sinais de comprovação visíveis de alteração da capacidade psicomotora deverão ser analisados em conjunto, e não de forma isolada, a fim de obter um

---

[91] BRASIL. CONTRAN. Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf> Acesso em: 07 fev. 2017.

[92] Idem

resultado mais preciso na apuração dessa checagem de informações colhidas pelo agente de trânsito.

Dentre as modificações promovidas pela Nova Lei Seca, uma foi essencial para garantir a total aplicação da lei de combate à embriaguez ao volante em todo local do território nacional que antes não eram abrangidos pela inclusão no art. 306 do CTB da expressão “conduzir veículo na via pública”, sendo a expressão via pública expurgada da redação do artigo supra.

Logo, em qualquer lugar será possível garantir a incidência da legislação penal de embriaguez ao volante, desde um estacionamento de shopping, uma estrada de fazenda deserta ou as vias internas de um condomínio, garantido a imparcialidade da lei em não distinguir o local. Assim, se o condutor fizer uso de bebida alcoólica e dirigir veiculo automotor, será alvo da incidência das sanções da Nova Lei Seca.

CONCLUSÃO

Pelo exposto no presente estudo, vislumbra-se que as leis de trânsito surgiram sempre para tentar coibir as práticas nocivas ao trânsito e à segurança viária, seja com medidas e sanções administrativas ou através da sanção penal.

Ocorre que hoje em dia, dirigir veículo sob efeitos de bebida alcoólica se tornou uma prática de extremo risco para todos os usuários do trânsito. Como bem sabemos, o alcoolismo já é tratado como epidemia a ser combatida severamente no trânsito devido ao seu alto poder de impactação na segurança das vias terrestres.

O poder público deve fazer sua parte. É obrigação do Estado zelar pelo bem estar dos seus cidadãos. Mas também existe a necessidade da própria população se conscientizar para procurar meios de mudar esse quadro deteriorável no qual o nosso trânsito se encontra.

Vemos a grande quantidade de usuários do trânsito que circulam sem ter a exata noção do seu grau de responsabilidade na persecução de um trânsito harmônico e seguro.

Observamos também que já paira um certo conformismo quando a população se depara com um trágico acidente provocado por condutor embriagado, que ceifa vidas e dilacera famílias inteiras com um único golpe.

O uso do automóvel deixou de ser visto como um meio de transporte útil nos deslocamentos, e passou a ser encarado como um instrumento de demonstração de status, do poder econômico de quem o dirige. E como instrumento que passa a ser utilizado para satisfazer o ego do condutor, está suscetível a ter a sua finalidade de transporte mais desvirtuada ainda quando é usado para demonstrar as habilidades do condutor, que muitas vezes alia esse sentimento de ostentação ao uso de bebidas alcoólicas e excesso de velocidade.

Bem, o resultado não é nenhuma novidade ou algo inimaginável.

O trânsito se tornou um campo de batalha, onde cada usuário que se habilita e entrar na via já está passível de ser vítima daqueles que não respeitam as regras de circulação.

Este trabalho demonstrou que o legislador sempre manteve-se à retaguarda dos problemas de trânsito. Ou seja, sempre surgiram normas combativas, utilizadas quando o problema já está fora de controle, sendo uma tarefa difícil a sua obtenção

de êxito num curto espaço de tempo.

Desde o início do século passado, com a circulação dos primeiros veículos em vias brasileiras, notamos a dificuldade do legislador em tecer uma norma abrangente, que englobe todos os problemas do trânsito naquele dado período de tempo.

Resultado disso é um código de trânsito em vigor repleto de modificações, que são operadas em curtos espaços de tempo, denotando o efeito “enxugar gelo” do legislador brasileiro.

A legislação de combate à embriaguez ao volante, da forma como hoje se encontra, representa um avanço indiscutível. Entretanto, carece de uma implementação que garanta a sua devida eficácia para bem fazer o trabalho para o qual foi concebida.

De nada vale impor regras mais severas, elevar o valor monetário das multas e ameaçar de prisão os condutores infratores, se não dispor de um time de fiscalização que será os olhos da lei, primando pela sua efetiva aplicação.

Ressaltamos o avanço da atual legislação de trânsito no combate à embriaguez ao volante e percebemos a sua grande importância para a sociedade brasileira, tão carente de ambientes seguros.

Cremos que, ante aos números estatísticos assombrosos de morte no trânsito, se todo esse avanço da lei no combate à embriaguez ao volante tenha servido para salvar ao menos uma única vida, ela já terá valido a pena, pois cumpriu com o seu papel.

Portanto, a lei de combate à embriaguez ao volante é uma lei guardiã da vida, o bem maior de qualquer cidadão.

REFERÊNCIAS

BRAMBILLA, Leandro Vilela. No que consiste o princípio da lesividade? Disponível em: <https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2106131/no-que-consiste-o-principio-da-lesividade-leandro-vilela-brambilla> Acesso em: 07 fev. 2017.
SCHMIDT, Andrei Zenkner. Direito penal econômico. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

BASILEIS, ALEXANDRE. Alcoolemia Zero. Editora Clube dos Autores, 15 de setembro de 2009. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?redir_esc=y&hl=pt-BR&id=YglFBQAAQBAJ&dq=TR%C3%82NSITO+embriaguez+ao+volante&q=bebida+alcoolica#v=snippet&q=primeiro%20acidente&f=false> Acesso em: 05 fev. 2017.

BITENCOURT, Cesar Roberto. Manual de direito penal - Parte geral. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

BRASIL. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto 4.460, de 11 de janeiro de 1922. Autoriza a concessão de subvenção ao Districto Federal e aos Estados que construirem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territorios. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927. Crêa o "Fundo Especial para Construcção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituido por um addicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocycletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto 18.323, de 24 de julho de 1928. Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a signalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto nº 19.038, de 17 de dezembro de 1929. Promulga a Convenção internacional relativa á circulação de automoveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17-dezembro-1929-560898-publicacaooriginal-84168-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del3651.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código de Trânsito Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968. Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 16 jan. 2017.

BRASIL. Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007. Aprova a Política Nacional Sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso de álcool, dispõe sobre as medidas para a redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade e dá outras providencias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm> Acesso em: 08 fev. 2017.

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’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 07 fev. 2017.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 566867/RS, 5ª Turma, Rel. Min. José Arnaldo da Fonseca. DJU de 31 mai. 2004.
BRASIL. Decreto-Lei nº 3.688, de 03 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.

BRASIL. CONTRAN. Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº

9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf> Acesso em: 07 fev. 2017.
BRASIL. Supremo Tribunal Federal. HC nº 109269/MG, Segunda Turma, Rel. Min. Ricardo Lewandwski, DJE de 10 de out. 2011.

BRASIL. Lei 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em: 06 fev. 2017.
BRASIL. Decreto nº 6.488, de 20 de junho de 2008. Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm> Acesso em 09 fev. 2017.

BRASIL. Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm> Acesso em: 05 fev. 2017.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. Comentários à Lei 11.705/08: alterações do Código de Trânsito Brasileiro. Porto Alegre: Nuria Fabris, 2009.

CABETTE, Eduardo Luis Santos. Nova lei seca (lei 12.760/12): perigo abstrato ou perigo concreto? Disponível em: <https://eduardocabette.jusbrasil.com.br/artigos/121937694/nova-lei-seca-lei-12760-12-perigo-abstrato-ou-perigo-concreto> Acesso em: 06 fev. 2017.

CABRAL, Danilo Cezar. Qual foi o primeiro carro à combustão? Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/qual-foi-o-primeiro-carro-a-combustao/> Acesso em: 03 fev. 2017.

CISA. História do Álcool. Disponível em: <http://www.cisa.org.br/artigo/234/historia-alcool.php> Acesso em: 16 jan. de 2017.

CONJUR. STJ reafirma que embriaguez ao volante não exige prova de perigo concreto. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2016-abr-10/stj-reafirma-embriaguez-volante-nao-exige-perigo-concreto> Acesso em: 07 fev. 2017.

CORRÊA, Fabricio da Mata. O artigo 306 do código de trânsito brasileiro e sua natureza jurídica: o que é e o que deveria ser. Disponível em <https://fabriciocorrea.jusbrasil.com.br/artigos/267615371/o-artigo-306-do-codigo-de-transito-brasileiro-e-sua-natureza-juridica-o-que-e-e-o-que-deveria-ser> Acesso em: 07 de fev. 2017.

CUNHA, Rogério Sanches. Código penal para concursos. 7. ed. Juspodivm, 2014.

FARIA, Rogério Faria de. Álcool e direção: análise da constitucionalidade da lei seca. 2011. 62f. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2011.

FERNANDES, Antônio Scarance. Processo penal constitucional. 5. ed. São Paulo: Ed. RT, 2007.

FERRAJOLI, Luigi. Direito e razão: teoria do garantismo penal. Tradução: Ana Paula Zomer et al. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. Lições de direito penal. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

GALVÃO, Augusto Cesar Vasconcelos. O perigo no crime de embriaguez ao volante. 2013. 74f. Monografia (Graduação em Direito). Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UNB), Brasília, 2013.
SILVA, Douglas Rodrigues da. Embriaguez ao volante: perigo concreto ou abstrato? Disponível em <https://canalcienciascriminais.com.br/embriaguez-ao-volante-perigo/> Acesso em: 07 fev. 2017.

GARATTONI, Bruno. Dez mil ano de pileque - a história da bebida. Disponível em: <http://super.abril.com.br/saude/dez-mil-anos-de-pileque-a-historia-da-bebida/> Acesso em: 16 jan. 2017.

GAZIR, Augusto. Trombada histórica – Olavo Bilac era motorista no primeiro acidente do RJ. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/fj220116.htm > Acesso em: 18 jan. 2017.

GODINHO, Renato Domith. Como foi inventado o automóvel. Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/como-foi-inventado-o-automovel/> Acesso em: 03 fev. 2017.

JESUS, Damásio de. Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997). 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

LEAL, João José; LEAL, Rodrigo José. Embriaguez zero ao volante, infração de trânsito e penalidades administrativas.. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 13, n. 1892, 5 set. 2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/11681>. Acesso em: 10 fev. 2017.

MASSON, Cleber Rogio. Direito penal esquematizado – Parte geral - vol. 1. 3. ed. São Paulo: Método, 2010.

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. O novo código de trânsito revogou as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 3, n. 27, 23 dez. 1998. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/1739>. Acesso em: 06 fev. 2017.

NUCCI, Guilherme de Sousa. Código penal comentado. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

OBID. Política nacional sobre o álcool. Disponível em <http://obid.senad.gov.br/obid/pessoas-sujeitos-drogas-e-sociedade/politica-nacional-sobre-o-alcool> Acesso em: 08 fev. 2017.

PEIXE, Blênio César Severo (Org.) et al. Formulação e Gestão de Políticas Públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Paraná: Editora Universitária da Universidade Federal do Paraná, 2010.

ROBALDO, José Carlos de Oliveira. Direito penal como ultima ratio . Disponível em <https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/990749/direito-penal-como-ultima-ratio>. Acesso em 07 de fev. 2017.

ROXIN, Claus. Derecho penal: parte general. Tradução e notas: Diego-ManuelLuzon Pena et al. 2. ed. Madri: Civitas, 2003.

SANTANA, Miriam Ilza. História do automóvel. Disponível em: <http://www.infoescola.com/curiosidades/historia-do-automovel/> Acesso em 03 fev. 2017.

SANTO, HUGO ESPÍRITO. Faz hoje 120 anos que foi multado o primeiro condutor por excesso de álcool. Disponível em: <http://www.razaoautomovel.com/2017/01/george-smith-multa-excesso-alcool> Acesso em: 06 fev. 2017.

SANTOS, Celiane Caroline; KRIEGER, Jorge Roberto. A (in)constitucionalidade da obrigação de fazer o exame de embriaguez. Revista Eletrônica de Iniciação Científica. Itajaí, Centro de Ciências Sociais e Jurídicas da UNIVALI. v. 5, n.1, p. 190-204, 1º Trimestre de 2014. Disponível em: <http://www.univali.br/ensino/graduacao/cejurps/cursos/direito/direito-itajai/publicacoes/revista-de-iniciacao-cientifica-ricc/edicoes/Lists/Artigos/Attachments/988/Arquivo%2010.pdf> Acesso em: 07 fev. 2017.

VILELA, FABIANA SILVA. Histórico do Código de Trânsito. Disponível em <http://www.domtotal.com/direito/pagina/detalhe/38721/historico-do-codigo-de-transito-brasileiro> Acesso em: 17 jan. 2017.