



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO PENAL E**  
**PROCESSO PENAL**

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O REFLEXO DA “LEI**  
**SECA” NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

**CAMPINA GRANDE/PB**

**2013**

**FERNANDO BARBOZA DE CARVALHO**

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O REFLEXO DA “LEI  
SECA” NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Direito Penal e Processo Penal, em cumprimento à exigência para obtenção do grau de especialista.

**Orientador:** Prof. Dr. **Felix Araújo Neto.**

**CAMPINA GRANDE/PB**

**2013**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

C331e Carvalho, Fernando Barboza de  
Embriaguez ao volante e o reflexo da lei seca nos  
acidentes de trânsito [manuscrito]/ Fernando Barboza de  
Carvalho. – 2013.  
38p.

Digitado.

Monografia (Especialização em Direito Penal e Processual  
Penal) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências  
Jurídicas, 2013.

“Orientação: Prof. Dr. Félix de Araújo Neto, Departamento  
de Direito.”.

1. Lei Seca. 2. Embriaguez no trânsito. I. Título.

21.ed. CDD 345

FERNANDO BARBOZA DE CARVALHO

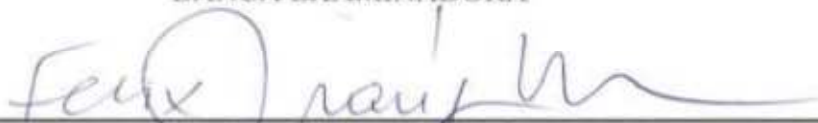
**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O REFLEXO DA LEI SECA NOS  
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Direito Penal e Processual Penal da Universidade Estadual da Paraíba, em convênio com a Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Estado da Paraíba, em cumprimento à exigência para obtenção do grau de especialista.

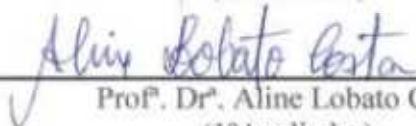
Orientador: Prof. Dr. Félix Araújo Neto

Aprovado em 30/04/2014  
Nota: 9,0(nove vírgula zero)

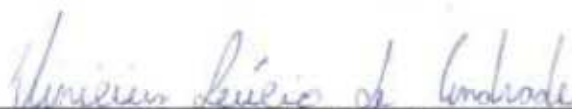
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Félix Araújo Neto  
(Orientador)



Prof. Dr. Aline Lobato Costa  
(1ºAvaliador)



Prof. Esp. Vinicius Lúcio de Andrade  
(2ºAvaliador)



A Deus, a meus pais, a minha esposa e filhos pela força, apoio,  
incentivos recebidos em vencer mais uma etapa do conhecimento  
acadêmico.

DEDICO

## **AGRADECIMENTOS**

A coordenação e professores do Curso de Especialização em Direito Penal e Processo Penal, ministrado por esta Universidade, bem como pela acolhida e possibilidade de aprender.

Pelos colegas e amigos que tanto me ajudaram nesta difícil jornada.

Enfim, a todos que contribuíram para este trabalho de modo direto e indiretamente.

É bom lembrar que a perigosa mistura álcool e direção tem sido causa de inúmeras tragédias no trânsito brasileiro. Quando for beber, deixe o carro na garagem. Preserve a sua vida e a dos demais usuários da via pública. No trânsito, quanto mais se aprende, mais se vive.

Milton Corrêa da Costa - tenente coronel da reserva da  
Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar os reflexos trazidos pela elaboração das políticas públicas das chamadas Leis Secas no trânsito brasileiro, para isso adotou-se a metodologia da pesquisa bibliográfica, através do estudo de diversos trabalhos sobre o tema em debate, promovendo uma análise pormenorizada do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que endureceu as penas previstas para os motoristas que dirigem embriagados, com o objetivo de reduzir o índice elevado de acidentes de trânsito causados por esse tipo de infração. Assim, dar-se-á o estudo primeiramente perpassando pela evolução histórica da legislação de trânsito no Brasil; seguindo por como a embriaguez vem sendo tratada no Código de Trânsito Brasileiro, seu conceito, e as alterações legislativas que buscaram incorporar os anseios da sociedade no sentido de reduzir os acidentes causados por motoristas embriagados, desse modo, analisar-se-á o novo art. 306 do CTB, estabelecido pela última reforma promovida pela Lei 12.760/2012, e a embriaguez ao volante e, para finalizar, o reflexo da “Lei Seca” nos acidentes de trânsito.

**Palavras-chave:** embriaguez ao volante; artigo 306 do CTB; Lei Seca.

## ABSTRACT

This paper aims to analyze the impacts brought by shaping public policy calls Drought in the Brazilian traffic laws, for it adopted the methodology of literature through the study of several works on the subject under discussion, providing a detailed analysis of Article 306 of the Brazilian Traffic Code, which toughened the penalties for drivers who drive drunk, in order to reduce the high rate of traffic accidents caused by this type of offense. Thus, it will give the first study permeating the historical evolution of the traffic law in Brazil, followed by how drunkenness has been treated in the Brazilian Traffic Code, its concept, and the legislative amendments that sought to incorporate the expectations of society in to reduce accidents caused by drunken drivers thus will analyze the new art. 306 CTB, established by the last reform introduced by Law 12.760/2012, and drunk driving and, finally, the reflection of "Prohibition" in traffic accidents.

**Keywords:** drunk driving; article 306 of the CTB; “Lei Seca”.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....</b>	<b>12</b>
<b>3 A EMBRIAGUEZ NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO .....</b>	<b>18</b>
3.1.    CONCEITO DE EMBRIAGUEZ.....	18
3.2.    ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS.....	20
3.3.    O NOVO ART. 306 DO CTB E A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....	27
<b>4 O REFLEXO DA “LEI SECA” NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....</b>	<b>31</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	

# 1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito, além de serem responsáveis por uma importante parcela do número de mortes no País, também agregam significativa perda de anos potenciais de vida dessas vítimas, em virtude das sequelas das mais variadas, gerando um custo econômico e social que não pode ser desprezado pelo poder público e pela sociedade, uma vez que representa uma diminuição de investimentos em outras áreas de interesse da população. <sup>1</sup>

Segundo pesquisas publicadas pelo DENATRAN, anualmente, ocorrem mais de 350 mil acidentes nas ruas e estradas brasileiras com um saldo de 33 mil mortos e mais de 400 mil feridos. A violência no trânsito é a segunda maior causa de mortes por fatores externos no Brasil, perdendo apenas para o homicídio. As estatísticas mostram que nos acidentes com vítimas fatais ou não, há um elevado percentual de motoristas embriagados envolvidos, sendo mais de 70%. <sup>2</sup>

Tendo por objetivo reduzir o número de acidentes e, por consequência, de crimes cometidos por motoristas embriagados, o legislador tratou de amoldar as leis às novas necessidades sociais. Assim é que, ao longo dos anos o Código de Trânsito Brasileiro sofreu algumas alterações legislativas, das quais cumpre registrar nesse trabalho aquelas promovidas pelas Leis nº 11.275 de 2006, nº 11.705 de 2008 e a de nº 12.760 de 2012.

Contudo, como a história da legislação de trânsito brasileira esta intrinsecamente conectada à construção das rodovias ou simplesmente estradas, é importante primeiramente abordar de maneira geral a evolução da história da legislação de trânsito no Brasil, o que será feito no segundo capítulo do presente estudo, demonstrando que aquelas remontam ao século XVI e se desenvolveram de acordo com a economia praticada em cada período específico.

---

<sup>1</sup> TEIXEIRA; CALIXTO; PINHEIRO. *O Reflexo da “Lei Seca” nos Acidentes de Trânsito em Londrina*. Disponível em: [http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao\\_e\\_gestao\\_de\\_politicas\\_publicas\\_no\\_parana/volume\\_II/capitulo\\_4\\_seguranca\\_publica/4\\_11.pdf](http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_II/capitulo_4_seguranca_publica/4_11.pdf). Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>2</sup> BRASIL, DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

Logo, a legislação referente ao trânsito no Brasil iniciou-se esparsamente a partir de 1910, data do Decreto 8.324, de 27 de outubro, que aprovou o Regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis. O primeiro Código Nacional de Trânsito, no entanto, surgiu apenas em 28 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei nº 2.994, entretanto, teve curta duração, pois oito meses depois foi revogado pelo Decreto-Lei 3.651, de 25 de setembro de 1941 que deferia expressamente aos Estados a atribuição de regulamentar o trânsito de veículos automotores.

Finalmente, pela Lei 5108, surgiu o Código Nacional de Trânsito com 131 artigos, porém, como nas décadas de 70, 80 e 90, o número de acidentes no trânsito cresceu assustadoramente, em 21 de março de 1973, pela Portaria Ministerial nº 345 – B, foi nomeada uma comissão para rever o Código Nacional em vigor, no entanto, apenas em 1993, após várias discussões, foi apresentado o Projeto de Lei para a instituição do Código de Trânsito Brasileiro, que só veio a ser sancionado em 23 de setembro de 1997.

Esse Código, como dito alhures, no intuito de promover mudanças que objetivassem reduzir o índice de acidentes promovidos por motoristas embriagados foi sendo paulatinamente modificado.

Assim, no terceiro capítulo será estudada a embriaguez no Código de Trânsito Brasileiro, analisando seu conceito, as alterações legislativas promovidas pelas Leis nº 11.275 de 2006, nº 11.705 de 2008 e a de nº 12.760 de 2012, notadamente o novo art. 306 do CTB e a embriaguez ao volante. Por fim, no quarto capítulo, será apresentado o reflexo da “Lei Seca” nos acidentes de trânsito e encerrando, no quinto capítulo, as considerações finais.



## 1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

A história da legislação de trânsito brasileira esta intrinsecamente conectada à construção das rodovias ou simplesmente estradas que remontam ao século XVI e se desenvolveram de acordo com a economia praticada em cada período específico.

Assim, no século XVI surge o chamado Caminho do Peabiru, que partindo do planalto catarinense, atingia o Rio Paraná, na altura da extinta Sete Quedas. No século XVII emerge o Caminho Velho, que vai do Rio de Janeiro a Parati, daí a Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, às roças de Garcia Rodrigues, afinal ao Rio das Velhas, exigindo trinta dias de viagem. Com o século XVIII vem o Caminho Novo, indo do Rio de Janeiro a Irajá, ao engenho do alcaide-mor Tomé Correia, ao Porto do Nóbrega (no rio Iguaçu) até o sítio de Manuel do Couto (em Minas Gerais). Ainda em 1731 vem o Caminho de Viamão (Caminho das Tropas), inicialmente chamado Caminho da Mata, a ligação entre a cidade de Viamão (Rio Grande do Sul), passando pela região dos Campos Gerais (Paraná), até atingir a cidade de Sorocaba (São Paulo). Em 1854 surge a primeira locomotiva a vapor do Brasil, Estrada de Ferro Mauá, ligando Rio de Janeiro a Raiz da Serra, perto de Petrópolis.<sup>3</sup>

Em 1856, de maneira singela, surge o primeiro decreto a regulamentar o “trânsito” no Brasil, é o Decreto nº 1.733 que autoriza a primeira concessão de transportes urbanos que se locomovem por meio de animais sobre trilhos de ferro no Rio de Janeiro.

Seguindo a história da construção das estradas, tem-se em 09 de fevereiro de 1858 a construção da segunda estrada de ferro do Brasil, em Pernambuco, a Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando Pernambuco ao São Francisco, atual Central do Brasil. Em 1867 tem-se a

---

<sup>3</sup> História do Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49>. Acesso em: 04 de Agosto de 2013.

Estrada de Ferro Santos-Jundiaí; em 09 de outubro de 1868 é inaugurada no Rio de Janeiro a primeira linha de bonde no Brasil, os quais eram puxados por tração animal. Em 1870 surgem as Estradas de Ferro Recife-Olinda e Beberibe; em 1871 destaca-se a Estrada de Ferro União Valenciana, na província do Rio de Janeiro; em 1872 vem a Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Minas Gerais ao Rio de Janeiro; em 1873 surgem as Estradas de Ferro Macaé-Campos, Campos-São Sebastião e Itauna; em 1875 tem-se as Estradas de Ferro Baturité, no Ceará, Central da Bahia e de Nazaré, Sorocaba e Mojiana; em 1880 surge a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Em 1883 tem-se Estrada de Ferro Conde d’Eu, na Paraíba. Em 1884 surge a Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, em Santa Catarina. Em 1885 vem a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.<sup>4</sup>

Assim, a legislação referente ao trânsito no Brasil inicia-se esparsamente a partir de 1910, data do Decreto 8.324, de 27 de outubro, que aprovou o Regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis. Nesse decreto os condutores eram ainda chamados de motoneiros, exigindo o art. 21 que se mantivessem constantemente senhores da velocidade do veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento todas as vezes que o automóvel pudesse ser causa de acidente.<sup>5</sup>

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo (sic), devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel (sic) possa ser causa de accidentes (sic). A velocidade deverá ser reduzida o mais possivel (sic) nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos (sic), não se possa estender

---

<sup>4</sup> Ibidem.

Algumas curiosidades do final do Século XIX e início do Século XX: em 1888 - Patente primeiros pneus para bicicletas, posteriormente desenvolvido para veículos (John Dunlop). Em 1891 - Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto) trouxe de Paris o 1º carro a circular no país, em São Paulo (Peugeot com motor Daimler de patente alemã). Em 1894 - 12 de maio, inaugurado o primeiro bonde elétrico, na cidade do Rio de Janeiro. Em 1897 - No Rio de Janeiro o abolicionista José do Patrocínio, saía pelas ruas dirigindo um veículo a vapor, importado da França. Em 1898 - As bicicletas eram importadas. Em 1900 - Em Petrópolis, Rio de Janeiro, Fernando Guerra Duval, dirige o primeiro carro de motor a explosão, um Decauville de 6 cavalos, movido a benzina. Em 1903 - Em São Paulo, Francisco Matarazzo, licenciava o primeiro automóvel no Brasil. - Francisco Fido Fontana traz o primeiro automóvel para Curitiba. Em 1904 - Primeiros veículos da Ford a serem importados. (Ibidem)

<sup>5</sup> LIMA, José Ricardo Rocha Cintra. Sistema Nacional de Trânsito – Um estudo histórico. Disponível em: <http://www.transitobrasil.org/artigos/doutrina/6>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

(sic) á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.<sup>6</sup>

Em 11 de Janeiro de 1922 é publicado o Decreto nº 4.460, que autoriza a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construírem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territórios e que limita a carga máxima dos veículos.

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção ao Districto (sic) Federal e aos Estados que construírem (sic) e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territorios (sic).

Parapho (sic) único (sic). A subvenção poderá, ser paga aos Estados mesmo nos casos em que as estradas tenham sido por elles (sic) concedidas a particulares, ou empresas (sic) por estes organizadas, desde que não sejam reconhecidos os privilegios (sic) de zona e de transporte.

Art. 2º E' condição essencial, para a concessão, que as estradas projectadas (sic) se destinem ao uso publico, ficando a ampla liberdade do trafego apenas sujeita a medidas de policia, decorrentes das leis e regulamentos que forem expedidos pelas autoridades competentes e a restricções (sic) passageiras que a execução de reparos porventura determine.

§ 1º O Estado requerente deverá provar que dispõe dos recursos necessarios (sic) para a boa conservação da obra executada, quer resultem de verba consignada no orçamento ordinário (sic), quer sejam o producto (sic) de qualquer taxa ou contribuição especial.

§ 2º As estradas deverão ser franqueadas a quaesquer (sic) vehiculos (sic), automoveis (sic) ou não, com excepção (sic) dos chamados carros do bois de eixo móvel (sic), que por ellas (sic) não poderão transitar. Ao Poder Executivo compete fixar, no regulamento que baixar para observancia (sic) das condições impostas pela presente lei, o minimo (sic) admissivel (sic) para a largura do aro e para o comprimento do raio das rodas.

[...]

Art. 5º O Poder Executivo determinará a carga maxima (sic) dos vehiculos (sic), tendo em consideração os typos (sic) suaes (sic) de automóveis (sic). Para o caso das estradas mencionadas no art. § 2º essa carga maxima (sic) será determinada de accôrdo (sic) com os typos (sic) de vehiculos (sic) que, com excepção (sic) dos chamados carros de bois, de eixo móvel (sic), por ellas (sic) poderão transitar, e tendo em conta a existencia (sic) ou não de molas entre o eixo e o estado, a largura do aro e o diametro (sic) das rodas, o esforço maximo (sic) que o motor possa produzir, etc.

Art. 6º No leito das estradas não poderão ser estabelecidas porteiras, tranqueiras ou qualquer fecho de igual natureza e fim; nos logares (sic) em que isso for necessário (sic), construirse-hão (sic) mata-burros, que impeçam a passagem de animaes (sic) e não embarcem o trafego de automóveis (sic).

Art. 7º Para o effeito (sic) de pagamento da subvenção concedida, o Poder Executivo poderá, limitar-se a mandar examinar o trecho ou trechos

---

<sup>6</sup> DECRETO N. 8.324 – DE 27 DE OUTUBRO DE 1910. Disponível em: [http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo\\_norma=DEC&data=19101027&link=s](http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo_norma=DEC&data=19101027&link=s). Acesso em: 04 de agosto de 2013.

concluídos (sic), cabendo-lhe, porém, em qualquer tempo, o direito de fiscalizar a construção (sic) e conservação das estradas, e bem assim os serviços nellas (sic) executados.<sup>7</sup>

Em 05 de janeiro de 1927 foi publicado o Decreto Legislativo nº 5.141, criando o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais sobre alguns produtos e é a primeira citação sobre ônibus na lei federal, vejamos:

Art. 1º Fica creado o «Fundo Especial para Construcção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituido por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis.

[...]

Art. 2º As quantias que forem arrecadadas para a constituição do fundo creado por esta lei ficarão em deposito no Thesouro Nacional, á disposição do Ministerio da Viação e Obras Publicas, para serem applicadas exclusivamente na construcção e conservação de estradas de rodagem federaes em todo o territorio nacional.<sup>8</sup>

Em 24 de julho de 1928 é publicado o decreto 18.323, baseado em normas internacionais para circulação de veículos no território brasileiro assim como sinalização. As forças públicas de segurança, seja da União, estados ou municípios, passaram pelo regulamento a ser as legítimas agentes fiscalizadoras de trânsito, de acordo com o domínio da estrada.<sup>9</sup>

Art. 25. A fiscalização das estradas de rodagem, para execução das medidas de segurança, comodidade, e facilidade de trânsito, será feito pelas autoridades federais, estaduais ou municipais, conforme a estrada esteja sob o domínio da União, dos Estados ou dos municípios.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Decreto nº 4.460, de 11 de Janeiro de 1922. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

<sup>8</sup> Decreto nº 5.141, de 5 de Janeiro de 1927. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

<sup>9</sup> BAZANI, Adamo. *A história das leis de trânsito e o transporte público auxiliando na diminuição dos acidentes*. Disponível em: <http://blogpontodeonibus.wordpress.com/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

<sup>10</sup> Regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem, aprovado pelo decreto n.18.323, de 24 de julho de

Também estabelecia que nenhum veículo poderia trafegar sem o pagamento de licença aos municípios, exigindo placas. Estipulou um sistema de sanções. Quem autenticasse as infrações e levasse ao conhecimento das autoridades receberia metade do valor da multa, uma espécie de incentivo ou cota para estimular os policiais a fazerem esta função até então extra de força pública.<sup>11</sup>

Art. 86. Será permitido a qualquer pessoa, de notoria idoneidade, autenticar as infrações ocorrentes e levá-las ao conhecimento de quem de direito.  
Parágrafo único. Caberá à pessoa que autenticar, metade da multa arrecadada.<sup>12</sup>

O primeiro Código Nacional de Trânsito surgiu em 28 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei nº 2.994, entretanto, teve curta duração, pois oito meses depois foi revogado pelo Decreto-Lei 3.651, de 25 de setembro de 1941, que deferia expressamente aos Estados a atribuição de regulamentar o trânsito de veículos automotores, devendo contudo a legislação adaptar-se a Lei Nacional. No capítulo VII, referindo-se aos impostos e taxas obrigou o registro na repartição de trânsito com jurisdição no município.<sup>13</sup>

Pela Lei 5.108, surgiu o Código Nacional de Trânsito com 131 artigos, mas os estados poderiam adotar normas específicas de acordo com as características locais. Foi criado nesta data também o RENAVAN – Registro Nacional de Veículos Automotores. Antes de entrar em vigor, o Código Nacional de Trânsito sofreu alterações com a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito, criação do Departamento de Trânsito, e o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito passou a ter a competência de relacionar os equipamentos obrigatórios

---

1928. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=54339>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

<sup>11</sup> BAZANI, op. cit.

<sup>12</sup> Regulamento [...], op. cit.

<sup>13</sup> LIMA, op. cit.

dos veículos. Devido ao alto número de contestações às multas, foi criada a entidade da JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infração.<sup>14</sup>

Nas décadas de 70, 80 e 90, o número de acidentes no trânsito cresceu assustadoramente, ceifando muitas vidas, e fazendo com que a sociedade exigisse mais rigor nas penas impostas aos infratores das leis de trânsito. Num contra-senso, o CNT não previa nenhum crime de trânsito, fazendo que, sempre que necessário, fosse utilizado o Código Penal Brasileiro (CPB) para qualificar os crimes mais graves cometidos no trânsito, tais como homicídio e lesão corporal. O grande número de acidentes de trânsito, a evolução da sociedade e da tecnologia dos automóveis e a crescente frota de veículos tornaram o CNT ultrapassado, levando o legislador a formular um novo Código de Trânsito.<sup>15</sup>

Nessa seara, em 21 de março de 1973, pela Portaria Ministerial nº 345 – B, foi nomeada uma comissão para rever o Código Nacional em vigor, no entanto, apenas em 1993, após várias discussões, foi apresentado o Projeto de Lei para a instituição do Código de Trânsito Brasileiro, que só veio a ser sancionado em 23 de setembro de 1997.<sup>16</sup>

Dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro buscou adequar a legislação específica à nova realidade do trânsito, criando novas infrações e tornando mais rigoroso o tratamento aos condutores embriagados surpreendidos dirigindo veículos automotores, tipificando a sua conduta como infração administrativa e também como crime de trânsito.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> BAZANI, op. cit.

<sup>15</sup> ALMEIDA, Robledo Moraes Peres. A constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o código de trânsito brasileiro. Disponível em: [http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia\\_Robledo\\_Peres\\_UFE\\_S.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peres_UFE_S.pdf). Acesso em: 04 de agosto de 2013.

<sup>16</sup> Neste código, a crítica é que houve uma “municipalização” extrema do trânsito com maiores atribuições e ônus aos órgãos locais. A crítica se baseou no fato de o Governo Federal ter transferido várias funções e até se esquivando de algumas questões, principalmente de regulamentos que eram nacionais, jogando a responsabilidade para as cidades. A justificativa é que elas têm mais condições de gerenciar o trânsito, mesmo em questões nacionais, por estarem mais próximas das realidades locais, aplicando as leis gerais de trânsito respeitando as peculiaridades regionais. Mesmo com todas as pressões da sociedade, principalmente da classe formadora de opinião que usa o carro de passeio, as multas e proibições foram ampliadas. (História do Trânsito Brasileiro. Op. cit.)

<sup>17</sup> ALMEIDA, op. cit.

## 2 A EMBRIAGUEZ NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

### 2.1 CONCEITO DE EMBRIAGUEZ

Muito embora o presente trabalho tenha por base a análise jurídica dos aspectos que envolvem a chamada “Lei Seca” e, por conseguinte, a embriaguez ao volante, o conceito próprio de embriaguez deriva da medicina e, antes que se adentre ao tema em questão, importante destacá-lo.

Assim, pode-se conceituar a embriaguez como o conjunto de manifestações psicossomáticas resultantes da intoxicação etílica aguda, de caráter episódico e passageiro. Por outro lado, alcoolismo denomina um conjunto de perturbações orgânicas e psíquicas resultantes do uso imoderado e contínuo do álcool ou etanol.<sup>18</sup>

As manifestações neurológicas consistem em alterações do equilíbrio e da marcha (marcha ebriosa ou cerebelar ou atáxica) e perturbações da coordenação motora (ataxia, dismetria, assinergia, disdiadococinesia, disartria, lentidão dos movimentos, inibição relativa da sensibilidade tátil, dolorosa e térmica, fenômenos vagais, soluço, vômito, e embotamento das funções sensoriais - baixo rendimento da visão, audição, gustação e olfação). Enquanto que as manifestações psíquicas: alterações do humor, do senso ético, da atenção, do senso-percepção, do curso do pensamento, da associação de idéias.<sup>19</sup>

Nas palavras de Maria Helena Diniz<sup>20</sup>, a embriaguez é uma perturbação psicossomática passageira, em razão de intoxicação aguda e transitória, provocada por excessiva ingestão de bebidas alcoólicas, podendo liberar impulsos agressivos, estimular a libido e levar o indivíduo a causar acidentes ou a praticar ações delituosas.

---

<sup>18</sup> A embriaguez e a medicina legal. Disponível em: [http://www.jurisway.org.br/cursos/curso.asp?id\\_curso=870](http://www.jurisway.org.br/cursos/curso.asp?id_curso=870). Acesso em: 05 de agosto de 2013.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> DINIZ, Maria Helena. *Dicionário jurídico*. São Paulo: Saraiva, 1998.

Ressalta-se ainda o conceito de embriaguez para a Organização Mundial de Saúde da ONU (OMS), que a define 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.

Por fim, as formas de embriaguez para a medicina legal são: voluntária; culposa; preterdolosa; fortuita; acidental; por força maior; habitual; patológica.

Já o processo penal trabalha com as hipóteses de embriaguez previstas no Código Penal, quais sejam: não-acidental (voluntária: completa – art. 28, II e incompleta – art. 28, II; culposa: completa – art. 28, II e incompleta – art. 28, II); acidental proveniente de: caso fortuito (completa – art. 28, § 1º e incompleta – art. 28, § 2º); força maior (completa – art. 28, § 1º e incompleta – art. 28, § 2º); patológica (art. 26, caput ou parágrafo único); preordenada (art. 61, I e II).<sup>21</sup>

Encerrando-se essa breve explanação acerca da conceituação da embriaguez, destaca-se as chamadas fases da mesma, abaixo descritas:

Segundo uma lenda árabe, as três fases da embriaguez seriam simbolizadas por três animais, o macaco, o leão e o porco. Na primeira, o indivíduo se torna irrequieto, saltitante, buliçoso (é a fase do macaco); na segunda, torna-se violento, brigão, agressivo (é a fase do leão); na terceira, sujo, emporcalhado, roncando (é a fase do porco).<sup>22</sup>

Essa divisão é a que arrola mais adeptos, caracterizando as fases em: excitação, confusão e sono.

Na primeira fase as funções intelectuais mostram-se excitadas e o paciente particularmente eufórico. Dá mesmo a impressão de estar excitado. Na realidade isso não ocorre, pois o álcool é tipicamente depressivo: os centros superiores não estão excitados, mas os de controle estão intoxicados. A vontade e a autocritica mostram-se rebaixadas. A capacidade de julgamento se compromete. Há certo grau de erotismo (na realidade é simples desinibição).<sup>23</sup>

Na fase da confusão, surgem as perturbações nervosas e psíquicas. Disartria, andar cambaleante e perturbações sensoriais. Irritabilidade e tendências às agressões. É a fase de maior interesse e, por isso, chamada fase médico-legal.<sup>24</sup>

A última fase, do sono ou comatosa, caracteriza-se pela incapacidade do indivíduo de manter-se em pé sem assistência. Apóia-se em paredes, móveis ou pessoas vizinhas, e por fim cai, impossibilitado de levantar-se, mergulhando em sono profundo. A sudorese é abundante e a reação aos estímulos normais, ausente; a consciência esvai-se e as pupilas se dilatam, indiferentes à luminosidade.<sup>25</sup>

2.2

2.3

2.4

2.5

<sup>21</sup> JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal. Parte Geral. 34ª ed.* São Paulo: Saraiva, 2013.

<sup>22</sup> GOMES, Hélio. *Medicina Legal.* 10. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1968.

<sup>23</sup> MARANHÃO, Odon Ramos. *Curso básico de medicina legal.* 8. ed. 2. tiragem. São Paulo: Malheiros, 1997.

<sup>24</sup> FRANÇA, Genival Veloso de. *Considerações em torno da perícia de embriaguez e da alcoolemia.* *Revista Brasileira de Medicina Legal,* Brasil, 2006. Disponível em <<http://www.revistademedicinalegal.com.br/a2.1.htm>> in <http://jus.com.br/artigos/10793/a-embriaguez-alcoolica-e-a-teoria-da-actio-libera-in-causa/3#ixzz13aw7q1WU>.

<sup>25</sup> ADEODATO, Renata Cyreno. *A embriaguez alcoólica e a teoria da "actio libera in causa".* Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1637, 25 dez. 2007. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/10793>>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.



## 2.2 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Tendo por objetivo reduzir o número de acidentes e, por consequência, de crimes cometidos por motoristas embriagados, o legislador tratou de amoldar as leis às novas necessidades sociais. Assim é que, ao longo dos anos o Código de Trânsito Brasileiro sofreu algumas alterações legislativas, das quais cumpre registrar nesse trabalho aquelas promovidas pelas Leis n. 11.275 de 2006, n. 11.705 de 2008 e a de n. 12.760 de 2012.

A Lei n. 11.275 de 2006 alterou, dentre outros, os artigos 165 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro.

Em primeiro lugar analisar-se-á o artigo 165, que assim dispunha:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;  
 Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.<sup>26</sup>

Com a nova redação atribuída ao artigo pela Lei supracitada houve a retirada do nível mínimo de álcool para configuração da embriaguez, bem como passou a ser infração de trânsito não apenas dirigir sob a influência de álcool, mas também sob a influência de qualquer substância entorpecente, vejamos:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;  
 Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.  
 Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> BRASIL. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em: <http://www.leidireto.com.br/lei-9503.html>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

Logo, com a alteração promovida no art. 165, por consequência o art. 277 foi modificado, passando a dispor da seguinte maneira:

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. (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. (Incluído pela Lei nº 11.275, de 2006) <sup>28</sup>

O art. 1º da Resolução 206/2006, enumera uma série de meios a serem utilizados para a constatação da embriaguez:

Art. 1º A confirmação de que o condutor se encontra dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, se dará por, pelo menos, um dos seguintes procedimentos:

I - teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue;

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;

III - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;

IV - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. <sup>29</sup>

No caso de recusa do condutor à realização dos testes, dos exames e da perícia, previstos no artigo 1º acima citado, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção,

<sup>27</sup> BRASIL, *LEI Nº 11.275, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2006*. Disponível em: <http://www.leidireto.com.br/lei-11275.html>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

<sup>28</sup> ROBLEDO, op. cit.

<sup>29</sup> BRASIL, *RESOLUÇÃO Nº 206 DE 20 DE OUTUBRO DE 2006*. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206_06.pdf). Acesso em: 05 de agosto de 2013.

pelo agente da autoridade de trânsito, de outras provas em direito admitidas acerca dos notórios sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer substância entorpecente apresentados pelo condutor.<sup>30</sup>

A análise dos dispositivos supramencionados deixa clara a intenção do legislador de capacitar a Administração Pública de meios efetivos de combate à conduta antisocial de dirigir veículo automotor estando alcoolizado, possibilitando que o agente da autoridade de trânsito, em caso de recusa de o condutor se submeter aos testes de alcoolemia, aos exames e à perícia, faça a lavratura do respectivo auto de infração de trânsito, com base nos notórios sinais resultantes do consumo de álcool observados pelo agente, que deverá relatar tais sinais em documento próprio.<sup>31</sup>

A alteração legislativa promovida pela Lei n. 11.705 de 2008, chamada “Lei Seca”, instituiu a “tolerância zero” para condutores de veículos embriagados. Nessa seara foram alterados, dentre outros, os artigos 165, 276, 277, 291 e 306, todos do Código de Trânsito Brasileiro.

A finalidade da referida lei foi, portanto, a de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Assim, a primeira medida estabelecida pela Lei n. 11.705 foi a proibição, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, da venda varejista ou do oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local, vide abaixo:

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

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

---

<sup>30</sup> Art. 2º da *RESOLUÇÃO Nº 206 DE 20 DE OUTUBRO DE 2006*, id. *Ibidem*.

<sup>31</sup> ROBLEDO, op. cit.

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

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

Art. 3º Ressalvado o disposto no § 3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).<sup>32</sup>

No tocante aos artigos 165 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro é importante a análise conjunta dos respectivos dispositivos legais, uma vez que interconectam-se no que concerne à direção sob influência do álcool.

Antes da publicação da Lei n. 11.705, fazia-se a seguinte distinção: quem dirigia bêbado (embriagado), mas corretamente (sem afetar o bem jurídico segurança viária, sem estar sob influência da embriaguez), respondia por infração administrativa (art. 165 do Código de Trânsito); quem dirigia bêbado mas anormalmente (em zig-zag, subindo calçada, passando sinal vermelho etc., ou seja, sob influência da embriaguez) respondia pelo delito do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.<sup>33</sup>

O art. 165 antes da modificação introduzida pela Lei n. 11.705 assim dispunha:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Infração - gravíssima;

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

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

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

<sup>32</sup> BRASIL, LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/lei/111705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/111705.htm). Acesso em: 06 de agosto de 2013.

<sup>33</sup> GOMES, Luiz Flávio. *Reforma do Código de Trânsito (Lei nº. 11.705/2008): Novo delito de embriaguez ao volante*. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16.MI63809.21048-Reforma+do+Codigo+de+Transito+Lei+n+117052008+Novo+delito+de>. Acesso em: 06 de agosto de 2013.

A nova redação do artigo instituiu dentre as penalidades a suspensão do direito de dirigir pelo prazo de 12 meses.

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;  
 Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.<sup>34</sup>

Nesse contexto, o art. 306 provocou a maior mudança na legislação referente aos crimes de trânsito, uma vez que transformou o delito de dirigir embriagado de um crime de perigo concreto para um crime de perigo abstrato.

A redação original do art. 306 assim pronunciava:

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 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.<sup>35</sup>

Com as modificações produzidas pela nova legislação, o art. 306 passou a ter a seguinte redação:

Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.<sup>36</sup>

Uma primeira diferença entre o antigo e o novo delito (de embriaguez ao volante) reside no seguinte: a antiga redação exigia a “exposição a dano potencial a incolumidade de outrem”. Ou seja: previa nesse caso uma situação de perigo concreto a outra pessoa. Exigia, a rigor, uma vítima concreta, isto é, risco concreto a ser comprovado contra uma pessoa

<sup>34</sup> BRASIL, *LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008*. Op. cit.

<sup>35</sup> BRASIL, *LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997*. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9503.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm). Acesso em: 06 de agosto de 2013.

<sup>36</sup> BRASIL, *LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008*. Op. cit.

concreta. Essa interpretação literal acabou não preponderando, contentando-se boa parte da doutrina com a direção anormal (em zig-zag), ou seja, bastava ter dirigido “sob a influência” do álcool ou outra substância. A nova redação do art. 306 (dada pela Lei 11.705/08) não exige a comprovação de nenhuma exposição da vítima a dano potencial (isto é: a perigo). Em outras palavras: definitivamente não exige uma vítima concreta (uma pessoa concreta que tenha corrido risco). Não requer um perigo concreto determinado.<sup>37</sup>

Seguindo a linha da “tolerância zero” o art. 276 também foi modificado, estabelecendo que independentemente da quantidade de álcool ingerida, o condutor do veículo estaria sujeito às penalidades previstas no art. 165 do CTB, o que sem dúvida foi motivo de debates acirrados e questionamentos quanto à constitucionalidade de referida medida<sup>38</sup>, e passou a vigorar da seguinte maneira:

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.<sup>39</sup>

O art. 277 também foi modificado no sentido de referendar a política da “tolerância zero” para com os condutores de veículos que dirigiam sob a influência de álcool, passando a ter a seguinte redação:

---

<sup>37</sup> GOMES, op. cit.

<sup>38</sup> Inicialmente, causa estranheza a penalidade fixa imposta pelo art. 165 que, em todo e qualquer caso de embriaguez estabelece multa (multiplicada cinco vezes) e suspensão por 12 (doze) meses da habilitação. Deste modo, seja a pessoa surpreendida conduzindo normalmente seu veículo após ter tomado uma taça de vinho no almoço, ou dirigindo em zig-zague completamente embriagada após sair de uma boate, a punição (administrativa) será rigorosamente idêntica, o que em última análise fere o princípio da proporcionalidade e até o bom senso. Antes da nova lei, o artigo 261 do CTB, complementado pela resolução n. 182 /05 do CONTRAN, estabelecia a forma de aplicação da penalidade. Era considerada a gravidade do fato, as circunstâncias em que foi cometida a infração e os antecedentes do motorista para se determinar o prazo da suspensão (art. 16, Res. 182/05 - CONTRAN). A penalidade variava de acordo com a gravidade da infração e os antecedentes do motorista, sendo que, se primário, o motorista embriagado ficava sujeito a pena de suspensão de 4 (quatro) a 12 (doze) meses. Se reincidente, a suspensão era a máxima prevista, 12 (doze) meses. Com a penalidade fixa determinada pela nova lei, resta derogado o artigo 261 do CTB e a citada resolução (em relação à infração da embriaguez). (BARBAGALO, Fernando Brandini. *Artigo - Lei nº 11.705/08 (embriaguez no volante): alcance das alterações no Código de Trânsito Brasileiro*. Disponível em: <http://infojus.jusbrasil.com.br/noticias/134257/artigo-lei-n-11705-08-embriaguez-no-volante-alcance-das-alteracoes-no-codigo-de-transito-brasileiro-juiz-fernando-brandini-barbagalo>. Acesso em: 06 de agosto de 2013).

<sup>39</sup> BRASIL, LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008. Op. cit.

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

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

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

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.<sup>40</sup>

Obviamente que referida alteração não passou incólume às críticas, que levantaram as vozes quanto à inconstitucionalidade da medida por supostamente contrariar direitos e garantias constitucionais quanto à presunção da inocência, proibição de auto-incriminação, decorrente do direito do silêncio.

Outra determinação controversa e para nós claramente inconstitucional é a determinação expressa no art. 277, parágrafo 3º, que estabelece aplicação das penalidades e medidas administrativas referentes a embriaguez, caso motorista se recuse a se submeter "aos testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado". Esse comando contraria uma gama de garantias fundamentais como presunção da inocência, proibição de auto-incriminação, decorrente do direito do silêncio, dignidade da pessoa humana. Ainda quando for evidente a embriaguez, sem a concordância do motorista nenhuma prova pode ser realizada, sob pena de ser considerada ilícita. É, como se diz, o preço de viver num Estado democrático de direito. Nessa linha, entendemos que o motorista que se recuse a realizar o teste do bafômetro ou exame de sangue não poderá sofrer qualquer consequência por assim agir. Não poderá, por exemplo, ser processado por crime de desobediência (art. 330, CP).<sup>41</sup>

Por fim, cumpre destacar ainda que pela modificação do art. 291 foram retiradas as medidas despenalizadoras em caso de crime de embriaguez ao volante, e alterada a ação penal do crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, que passou a ser pública

---

<sup>40</sup> BRASIL, *LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008*. Op. cit.

<sup>41</sup> BARBAGALO, op. cit.

incondicionada, quando o causador do acidente estiver embriagado, participando de racha, ou em velocidade excessiva.

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.

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

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

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

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

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.<sup>42</sup>

Apesar do rigor estabelecido pela nova legislação os crimes cometidos por condutores embriagados continuaram a acontecer dando ensejo a mais uma modificação, dessa vez instituída pela Lei n. 12.760, a chamada “Nova Lei Seca”, objeto de estudo do próximo tópico.

## 2.3 O NOVO ARTIGO 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Através da Lei 12.760/12, popularmente conhecida como “Nova Lei Seca”, o Brasil passou a ser um dos 12 países do mundo com mais rigor quando se trata da associação álcool e volante – embriaguez ao volante – segundo pesquisa publicada pela *International Center for*

---

<sup>42</sup> BRASIL, LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008. Op. cit.



*Alcohol Polícies* – EUA. Os outros 11 países são: Armênia, Azerbaijão, Colômbia, Croácia, República Tcheca, Etiópia, Hungria, Nepal, Panamá, Romênia e Eslováquia. <sup>43</sup>

A Resolução 432 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tornou mais rigorosa ainda a chamada Lei Seca e a configuração da infração de trânsito, com relação ao teste do etilômetro (bafômetro), passou a ser considerada infração se a medição alcançar quantidade igual ou superior a 0,05 miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões, a metade da quantidade anterior, que era de 0,1 mg/L, descontado o erro máximo admissível do aparelho (0,04mg/L), sendo a margem de tolerância o erro máximo admissível. <sup>44</sup>

Para o crime previsto no artigo 306 do CTB, a infringência passou a se dá quando a medição realizada no bafômetro for igual ou superior a 0,34mg/L, também descontado o erro máximo admissível de 0,04mg/L. <sup>45</sup>

No entanto, para caracterização da infração, através de exame de sangue, qualquer concentração de sangue registrada passou a tipificar a infração. Ou seja, no exame de sangue a tolerância passou a ser zero para a infração administrativa. Conquanto para a configuração do crime, através do exame de sangue, a dosagem alcoólica encontrada passou a ter que ser igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6dg/L), mantendo-se como anteriormente. <sup>46</sup>

Os procedimentos previstos na Resolução 432/13 são: exame de sangue; exame clínico com laudo conclusivo firmado por médico perito; exame de laboratório especializado (especialmente em casos de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência); teste do bafômetro, além da constatação, pelo agente de trânsito, com relato de informações dos sinais de alteração da capacidade psicomotora observados, devendo citar,

---

<sup>43</sup> PEIXOTO, Alberto. *Nova Lei Seca 2013*. Disponível em: <http://portal.rq3.net/index.php/alberto-peixoto/329-nova-lei-seca-2013.html>. Acesso em: 22 de agosto de 2013.

<sup>44</sup> BRASIL, *Resolução CONTRAN Nº 432 DE 23/01/2013*. Disponível em: <http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=250598>. Acesso em: 22 de agosto de 2013.

<sup>45</sup> Idem.

<sup>46</sup> Idem.

quando for o caso, a identificação de testemunhas e a anexação de fotos, vídeos ou outro meio de prova complementar.<sup>47</sup>

Da antiga redação do artigo supra mencionado, contudo, já se era possível notar que o legislador, preocupando-se em tutelar a segurança viária (crime de perigo abstrato) especificou num único tipo penal duas espécies de elementares, uma descritiva que é o caso do álcool e outra normativa valorativa quando se referia a outras substâncias. Pois bem, considerando a distinção entre as elementares, fez o legislador por estabelecer que em se tratando de álcool o método de constatação e dosagem seria pela perícia técnica, ou seja, pela aferição exata da concentração no organismo do indivíduo, enquanto que de outro modo, em se tratando de outras de substâncias psicoativas que pudessem determinar dependência, e claro, comprometer a condução do veículo, bastaria nesse caso a simples identificação da influência dessas substâncias no comportamento do indivíduo; entretanto, problema que sempre se enfrentou na prática, e que na verdade foi o principal motivador para a recente mudança, refere-se à questão do álcool, que conforme dito exigia prova pericial, ou seja, para se imputar a prática do crime do artigo 306 do CTB, não bastava a simples influência ou sua constatação pela autoridade, no caso do álcool exigiu-se mais, além da influência que já era subentendida, exigiu-se ainda a necessária constatação da concentração de 6 (seis) decigramas por litro de sangue para que só assim o crime estivesse configurado. Conseqüentemente, a norma do artigo 306 do CTB, no que se refere ao trato do álcool, só possuía eficácia prática quando o agente infrator, voluntariamente, se submetia aos exames a fim de verificar qual a real concentração de álcool no seu organismo. Tratava-se, portanto, de uma norma penal incriminadora cuja aplicação estava condicionada à vontade do próprio agente infrator, haja vista que pelo princípio do *nemo tenetur se detegere*, ninguém é obrigado a se autoincriminar. Portanto, a recusa na realização da prova técnica passou a ser verdadeiro “escudo” para os

---

<sup>47</sup> Idem.

infratores e obstáculo para a aplicação da lei, pois impedia que a norma penal alcançasse àqueles que não a respeitavam. Em apertada síntese, esse foi o motivo que levou o legislativo brasileiro a criar a já referida Lei 12.760/12.<sup>48</sup>

Assim, com a edição da Lei 12.760/12, o artigo 306 do CTB foi modificado, passando a dispor da seguinte maneira:

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

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

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

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

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

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

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.”(NR)<sup>49</sup>

A grande modificação trazida pela chamada Nova Lei Seca está no fato de o tipo penal não mais vincular a constatação da embriaguez, exclusivamente, ao percentual de seis decigramas de álcool por litro de sangue, sendo este apenas um dos meios de prova. Na verdade, no inciso I, do §1º, do artigo 306, há uma presunção por parte do legislador no sentido de que o motorista flagrado na condução de veículo automotor com a concentração igual ou superior a 06 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar, esteja com a sua capacidade psicomotora reduzida. Trata-se, nesse caso, de uma regra clara. Constatados os mencionados índices, há uma presunção legal de embriaguez e o infrator poderá ser preso em flagrante. Neste aspecto

---

<sup>48</sup> ARAUJO JR, Marco Antônio (coordenador da obra). *O novo art. 306 do CTB, suas consequências e implicações (coleção elementos do direito). Leis Penais Especiais*. Volume 18. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2013.

<sup>49</sup> BRASIL, *LEI Nº 9.503*. Op. cit.

pode-se afirmar que se a ebriedade é constatada por meio do exame de etilômetro ou exame toxicológico de sangue nos patamares legalmente estabelecidos, se está diante de um crime de perigo abstrato.<sup>50</sup>

Já no campo penal, ainda que os números constantes no inciso I, do §1º, do artigo 306, não sejam constatados, nada impede que a materialidade delitiva da conduta seja comprovada por meio do exame clínico. Tal conclusão é subsidiada pelo fato de que o elemento objetivo do tipo é a verificação da alteração da capacidade psicomotora do motorista. Assim, se a perícia apontar nesse sentido, o crime estará caracterizado independentemente do resultado obtido pelo exame de etilômetro. Neste sentido é destacável que entre os incisos I e II do artigo 306 do CTB o legislador não utilizou a conjunção aditiva “e”, mas sim a alternativa “ou”, demonstrando que a comprovação da alteração da capacidade psicomotora pode dar-se pela constatação dos graus de alcoolemia “ou” por meio de outros sinais.<sup>51</sup>

Mais uma questão que merece destaque é no tocante a multa estabelecida no artigo 306 do CTB, enquanto na antiga Lei Seca (Lei nº 11.705/2008) a penalidade pecuniária era de R\$ 958,00 (novecentos e cinquenta e oito reais), agora, na nova Lei Seca, a penalidade passa para R\$ 1.915,40 (um mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos). Dito isso, passa-se abaixo à análise, sem a pretensão de esgotar o tema, pormenorizada do reflexo da “Lei Seca” nos acidentes de trânsito, com ênfase nos crimes cometidos por embriaguez ao volante.

---

<sup>50</sup> CABETTE; NETO. *Comentários sobre a nova lei seca*. Disponível em: <http://atualidadesdireito.com.br/eduardocabette/2012/12/24/comentarios-sobre-a-nova-lei-seca/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>51</sup> Idem.

### 3 O REFLEXO DA “LEI SECA” NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Os acidentes de trânsito, além de serem responsáveis por uma importante parcela do número de mortes no País, também agregam significativa perda de anos potenciais de vida dessas vítimas, em virtude das sequelas das mais variadas, gerando um custo econômico e social que não pode ser desprezado pelo poder público e pela sociedade, uma vez que representa uma diminuição de investimentos em outras áreas de interesse da população.<sup>52</sup>

Com 43 mil mortes no trânsito em 2010 (cerca de 46 mil em 2012, consoante projeções do Instituto Avante Brasil), 3º país do mundo em acidentes fatais (passamos EUA e Rússia, assim como toda a União Européia reunida), é evidente que todos queremos que algo seja feito para nos tirar desse buraco trágico e tanatológico.<sup>53</sup>

Os acidentes de trânsito, além dos problemas de ordem social, acarretam também custos agregados a esses atendimentos, que são gerados desde a saída da viatura de socorro para o atendimento, passando pelos problemas de absorção do sistema de saúde, até os gastos na recuperação pós-hospitalar. Todo acidente de trânsito envolve variáveis que o circundam, como comportamento humano, tecnologia, engenharia de tráfego, transporte público deficiente, aumento populacional, aumento da frota etc.<sup>54</sup>

Segundo pesquisas publicadas pelo DENATRAN, anualmente, ocorrem mais de 350 mil acidentes nas ruas e estradas brasileiras com um saldo de 33 mil mortos e mais de 400 mil feridos. A violência no trânsito é a segunda maior causa de mortes por fatores externos no Brasil, perdendo apenas para o homicídio. As estatísticas mostram que nos acidentes com

---

<sup>52</sup> TEIXEIRA; CALIXTO; PINHEIRO. *O Reflexo da “Lei Seca” nos Acidentes de Trânsito em Londrina*. Disponível em: [http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao\\_e\\_gestao\\_de\\_politicas\\_publicas\\_no\\_parana/volume\\_II/capitulo\\_4\\_seguranca\\_publica/4\\_11.pdf](http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_II/capitulo_4_seguranca_publica/4_11.pdf). Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>53</sup> GOMES, Luiz Flávio. *Nova lei seca: “mais rigor, menos violência no trânsito”. Você acredita nessa mentira?* Disponível em: <http://atualidadesdodireito.com.br/iab/artigos-do-prof-llq/nova-lei-seca-mais-rigor-menos-violencia-no-transito-voce-acredita-nessa-mentira/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>54</sup> TEIXEIRA, Op. cit.

vítimas fatais ou não, há um elevado percentual de motoristas embriagados envolvidos, sendo mais de 70%.<sup>55</sup>

Nosso país, só com esses problemas, gasta no orçamento público mais de 22 bilhões de reais por ano, dinheiro que poderia ser empregado em outras necessidades prioritárias para população como habitação, escolas, hospitais, etc. Como se percebe, tem-se um custo muito alto decorrente desses problemas, havendo uma necessidade de prevenir e reprimir, entre outras coisas, a intolerante embriaguez ao volante.<sup>56</sup>

Desse modo, no arfa de produzir medidas que reduzissem os acidentes de trânsito, notadamente aqueles envolvendo motoristas embriagados, a legislação brasileira foi paulatinamente sendo modificada.

Desta feita, com os elevados índices de acidentes nas rodovias e estradas do Brasil, o legislador levantou a propositura de leis mais rígidas que pudessem conter o nível elevado dos mesmos. Assim, se deu com o advento das chamadas leis “Secas”, a Lei de nº 11.705 de 2008 e a Lei de nº 12.760 de 2012 (Nova Lei Seca), que procuraram reduzir o número de acidentes de trânsito com feridos e mortos cometidos por condutores de veículos automotores.

As críticas, contudo, resultam primordialmente em razão do imediatismo das medidas que enrijeceram as punições desferidas contra os motoristas que praticam crimes ao volante, notadamente, os motoristas embriagados.<sup>57</sup>

Isso porque, quando apareceu o novo Código de Trânsito brasileiro, em 1997, o DATASUS já registrava 35.620 mortes no trânsito. Logo que esta lei parou de surtir o efeito desejado, modificou-se o CTB em 2006 e aí já contávamos com 36.367 mortes. Não tendo funcionado bem essa nova lei, veio a Lei Seca de 2008, quando alcançamos o patamar de

---

<sup>55</sup> BRASIL, DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>56</sup> SOARES; SILVA. A “LEI SECA” – 11.705/2008 – E SEUS REFLEXOS NA EDUCAÇÃO, SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO NA COMARCA DE BRUSQUE-SC. Disponível em: <http://www.unifebe.edu.br/revistaeletronica/2011/artigo010.pdf>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>57</sup> Uma série de questionamentos também foram levantados no que concerne à constitucionalidade do teste do bafômetro e do exame pericial no caso de recusa, porém, não se dará ênfase a tais questões, pois não são objeto direto do presente estudo.

38.273 mortes. De 2009 para 2010, logo depois de passada a ressaca da lei seca de 2008, aconteceu o maior aumento de óbitos no trânsito de toda nossa história: 13,96%.<sup>58</sup>

No entanto, não se pode olvidar que a “Lei Seca” não tenha trazido benefícios para a sociedade brasileira e para o trânsito do País, muito pelo contrário, há inúmeros exemplos que demonstram como o endurecimento da legislação provocou a redução do número de acidentes e, por conseguinte, reduziu os gastos públicos daí decorrentes.

Quanto ao primeiro período de aplicação da Lei Seca, implementada pelas alterações produzidas por meio da Lei de nº 11.705 de 2008, que primeiramente modificou o art. 306 do CTB, pela análise dos dados do Sistema de Informações Hospitalares do SUS, para o Brasil, em 2008, comparando as internações nos dois semestres do ano, segundo algumas variáveis consideradas importantes, os resultados mostraram que houve uma queda de 28,3% nas internações do segundo semestre, com reflexos consideráveis em todas as variáveis estudadas. Quanto à qualidade da vítima, a maior queda ocorreu entre os ocupantes de automóvel, principalmente do sexo masculino. Em relação às idades, houve declínio em todas as faixas, destacando-se as de 40 a 59 anos e 20 a 39 anos, pela ordem. O tempo de permanência na instituição foi menor no segundo semestre, quando a mortalidade hospitalar declinou 13,6% em relação ao primeiro semestre, o que significa que deixaram de morrer 917 pessoas (cerca de 5 mortes/ dias). O gasto governamental para o atendimento dos feridos no segundo semestre foi 35,5% menor do que no primeiro.<sup>59</sup>

Já no Paraná, por exemplo, o número de prisões por embriaguez ao volante dobrou no primeiro mês de vigência da Nova Lei Seca. Em janeiro deste ano, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) computou uma média de sete prisões por dia no estado – um total de 218. Em janeiro de 2012 foram 111 prisões, uma média de 3,5 por dia. O número de testes também

---

<sup>58</sup> GOMES, Op. cit.

<sup>59</sup> KOIZUMI; JORGE. *Acidentes de trânsito causando vítimas: possível reflexo da lei seca nas internações hospitalares*. Disponível em: [http://www.producao.usp.br/bitstream/handle/BDPI/13441/art\\_MELLO\\_JORGE\\_Acidentes\\_de\\_transito\\_causando\\_vitimas\\_2009.pdf?sequence=1](http://www.producao.usp.br/bitstream/handle/BDPI/13441/art_MELLO_JORGE_Acidentes_de_transito_causando_vitimas_2009.pdf?sequence=1). Acesso em: 01 de setembro de 2013.

aumentou neste período. Foram 20.385 no último mês e 8.677 no mesmo período do ano anterior. Segundo a PRF, ao todo, 504 motoristas foram autuados (receberam multa), contra 242 em janeiro de 2012. Além do aumento na quantidade de fiscalizações, o fato de a lei flexibilizar as formas de identificação dos motoristas alcoolizados contribuiu para o aumento de multas e prisões.<sup>60</sup>

Por fim, urge destacar a chamada Operação Lei Seca, criada pelo Governo do Estado da Paraíba, integrando as ações de fiscalização do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran), a partir da qual 1.036 motoristas paraibanos já foram flagrados dirigindo embriagados.<sup>61</sup>

Os reflexos do rigor na aplicação da Lei Seca podem ser observados na diminuição do número atendimentos no maior hospital público do Estado, onde as vítimas de trânsito chegam a representar 70%. Os relatórios do Hospital de Trauma de João Pessoa confirmam a diminuição gradativa no índice de atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, a partir da integração e intensificação das ações de policiamento.<sup>62</sup>

Desde que a Operação Lei Seca foi implantada, em setembro do ano passado, até fevereiro deste ano, o Hospital de Trauma de João Pessoa atendeu 4.417 vítimas de acidentes de trânsito. Enquanto de setembro de 2011 a fevereiro de 2012 foram atendidas 4.692 vítimas de acidentes de trânsito, o que representa uma queda de quase 6% no número de atendimentos.<sup>63</sup>

Segundo dados do Hospital de Emergência e Trauma de João Pessoa, o número de atendimentos às vítimas de acidentes de trânsito em janeiro e fevereiro de 2012 foi de 1.411. Comparando com janeiro e fevereiro deste ano, o número de atendimentos às vítimas de

---

<sup>60</sup> ANTONELLI, Diego. *Nova Lei Seca duplica número de prisões no PR*. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1342217&tit=Nova-Lei-Seca-duplica-numero-de-prisoas-no-PR>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>61</sup> PARAÍBA, *Lei Seca flagra 1.036 motoristas embriagados e reduz acidentes na Paraíba*. Disponível em: <http://www.paraiba.pb.gov.br/66155/lei-seca-flagra-1-036-motoristas-embriagados-e-reduz-acidentes-de-automoveis.html>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

<sup>62</sup> Idem.

<sup>63</sup> Idem.



trânsito caiu para 1.373, nos dois primeiros meses de vigência da nova lei, uma queda de 2,7%.<sup>64</sup>

Também é possível perceber que o número de atendimentos às vítimas do trânsito vem diminuindo a cada mês. Em dezembro de 2012, o Hospital de Trauma atendeu 788 vítimas de acidentes de trânsito e em janeiro de 2013 foram registrados 764 atendimentos, uma queda em torno de 3%.<sup>65</sup>

Considerando que as mudanças na chamada Lei Seca passaram a vigorar em 29 de janeiro de 2013, a queda no número de atendimentos às vítimas do trânsito foi de 764 em janeiro, para 609 em fevereiro, o que representa 20,28 %.<sup>66</sup>

No mês de janeiro, o Hospital de Trauma de João Pessoa atendeu 109 vítimas de acidentes de automóvel e em fevereiro o número caiu para 71 atendimentos, o que representa uma diminuição de 34,86%. Já as vítimas de acidentes de motocicletas caíram de 469 em janeiro para 414 em fevereiro, uma redução de 11,72%.<sup>67</sup>

Dito isso, percebe-se que, muito embora passível de críticas, a Lei Seca é um instrumento de importante uso contra a prática de crimes cometidos por motoristas embriagados e que, indubitavelmente, vem reduzindo os acidentes de trânsito no Brasil.

---

<sup>64</sup> Idem.

<sup>65</sup> Idem.

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> Idem.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do avanço na legislação com a Nova Lei Seca, observamos a falta de uma política mais atuante no tocante à fiscalização. Percebe-se que a mesma é muito falha e seria de extrema relevância um Departamento de Fiscalização Permanente, voltado para um mapeamento nas cidades, atacando os setores em que há um maior número de consumidores de bebidas alcoólicas. Seria de grande valia um aumento do valor da pena pecuniária quando existisse a infração e um maior endurecimento da pena de reclusão pela união ilegal de bebidas alcoólicas e direção.

A partir destas mudanças o Brasil conseguirá baixar o índice de mortalidade decorrente do trânsito nas cidades e nas rodovias federais que cortam todo o nosso país.

Observa-se que quando há um acidente envolvendo pessoas importantes dentro da sociedade, ocorre uma ligeira repercussão em todas as mídias sociais, procurando despertar para os governantes e para o Congresso Nacional que se manifestem; pois não basta ter leis, o importante é realizar uma fiscalização eficaz e permanente visando à plena eficácia do nosso ordenamento jurídico.

O maior problema que deve ser tratado com mais rigor e com brevidade, por parte das autoridades competentes, é o aumento de acidentes envolvendo condutores de motos.

Na cidade de João Pessoa, os acidentes envolvendo vítimas fatais por acidente de moto vêm crescendo de maneira alarmante. As ocorrências registradas na Delegacia de Acidentes de Trânsito, nos últimos dois anos, percebe-se que 90% (noventa por cento) são causados por motos.

Portanto, é preciso criar uma política mais austera em relação ao contínuo crescimento de motos em circulação nas grandes cidades; através de uma fiscalização mais permanente e eficaz em relação aos condutores de moto e um endurecimento nas penas daqueles que forem flagrados pilotando motocicletas sem a devida CNH. Diante de medidas mais duras o Brasil poderá sair desta triste estatística em ser o segundo país do mundo em acidentes de moto com vítimas fatais, perdendo apenas para o Paraguai.

Os relatórios do Hospital de Trauma de João Pessoa confirmam uma diminuição gradativa no índice de acidentes de trânsito, a partir da integração e intensificação das ações chamada “Operação Lei Seca”, que passou a vigorar em Janeiro de 2013. Embora passível de críticas não se pode olvidar que a Lei Seca não tenha trazido benefícios para a Sociedade Brasileira e para o trânsito de todo o país.

## REFERÊNCIAS

ADEODATO, Renata Cyreno. *A embriaguez alcoólica e a teoria da "actio libera in causa"*. Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1637, 25 dez. 2007. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/10793>>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

*A embriaguez e a medicina legal*. Disponível em: [http://www.jurisway.org.br/cursos/curso.asp?id\\_curso=870](http://www.jurisway.org.br/cursos/curso.asp?id_curso=870). Acesso em: 05 de agosto de 2013.

ANTONELLI, Diego. *Nova Lei Seca duplica número de prisões no PR*. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1342217&tit=Nova-Lei-Seca-duplica-numero-de-prisoas-no-PR>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

ARAUJO JR, Marco Antônio (coordenador da obra). *O novo art. 306 do CTB, suas consequências e implicações (coleção elementos do direito). Leis Penais Especiais*. Volume 18. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2013.

ALMEIDA, Robledo Moraes Peres. *A constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o código de trânsito brasileiro*. Disponível em: [http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia\\_Robledo\\_Peres\\_UFES.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peres_UFES.pdf). Acesso em: 04 de agosto de 2013.

BARBAGALO, Fernando Brandini. *Artigo - Lei nº 11.705/08 (embriaguez no volante): alcance das alterações no Código de Trânsito Brasileiro*. Disponível em:

<http://infojus.jusbrasil.com.br/noticias/134257/artigo-lei-n-11705-08-embriaguez-no-volante-alcance-das-alteracoes-no-codigo-de-transito-brasileiro-juiz-fernando-brandini-barbagalo>. Acesso em: 06 de agosto de 2013

BAZANI, Adamo. *A história das leis de trânsito e o transporte público auxiliando na diminuição dos acidentes*. Disponível em: <http://blogpontodeonibus.wordpress.com/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

BRASIL, Decreto nº 4.460, de 11 de Janeiro de 1922. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

\_\_\_\_\_, Decreto nº 5.141, de 5 de Janeiro de 1927. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

\_\_\_\_\_, DECRETO N. 8.324 – DE 27 DE OUTUBRO DE 1910. Disponível em: [http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo\\_norma=DEC&data=19101027&link=s](http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8324&tipo_norma=DEC&data=19101027&link=s). Acesso em: 04 de agosto de 2013.

\_\_\_\_\_, LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em: <http://www.leidireto.com.br/lei-9503.html>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

\_\_\_\_, *LEI Nº 11.275, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2006*. Disponível em: <http://www.leidireto.com.br/lei-11275.html>. Acesso em: 05 de agosto de 2013.

\_\_\_\_, *LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm). Acesso em: 06 de agosto de 2013.

\_\_\_\_, *RESOLUÇÃO Nº 206 DE 20 DE OUTUBRO DE 2006*. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206_06.pdf). Acesso em: 05 de agosto de 2013.

\_\_\_\_, *Resolução CONTRAN Nº 432 DE 23/01/2013*. Disponível em: <http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=250598>. Acesso em: 22 de agosto de 2013.

\_\_\_\_, *DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

CABETTE; NETO. *Comentários sobre a nova lei seca*. Disponível em: <http://atualidadesdodireito.com.br/eduardocabette/2012/12/24/comentarios-sobre-a-nova-lei-seca/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

DINIZ, Maria Helena. *Dicionário jurídico*. São Paulo: Saraiva, 1998.

FRANÇA, Genival Veloso de. *Considerações em torno da perícia de embriaguez e da alcoolemia*. *Revista Brasileira de Medicina Legal, Brasil, 2006*. Disponível em

<<http://www.revistademedicinalegal.com.br/a2.1.htm>>

in

<http://jus.com.br/artigos/10793/a-embriaguez-alcoolica-e-a-teoria-da-actio-libera-in-causa/3#ixzz13aw7q1WU>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

GOMES, Hélio. *Medicina Legal*. 10. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1968.

História do Trânsito Brasileiro. Disponível em:

<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49>.

Acesso em: 04 de Agosto de 2013.

GOMES, Luiz Flávio. *Nova lei seca: “mais rigor, menos violência no trânsito”*. *Você acredita nessa mentira?* Disponível em: <http://atualidadesdodireito.com.br/iab/artigos-do-prof-lfg/nova-lei-seca-mais-rigor-menos-violencia-no-transito-voce-acredita-nessa-mentira/>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

\_\_\_\_\_. *Reforma do Código de Trânsito (Lei nº. 11.705/2008): Novo delito de embriaguez ao volante*. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16.MI63809.21048-Reforma+do+Codigo+de+Transito+Lei+n+117052008+Novo+delito+de>. Acesso em: 06 de agosto de 2013.

JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal. Parte Geral*. 34ª ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

KOIZUMI; JORGE. *Acidentes de trânsito causando vítimas: possível reflexo da lei seca nas internações hospitalares*. Disponível em: [http://www.producao.usp.br/bitstream/handle/BDPI/13441/art\\_MELLO\\_JORGE\\_Acidentes](http://www.producao.usp.br/bitstream/handle/BDPI/13441/art_MELLO_JORGE_Acidentes)

[ntes de transito causando vitimas 2009.pdf?sequence=1](#). Acesso em: 01 de setembro de 2013.

LIMA, José Ricardo Rocha Cintra. *Sistema Nacional de Trânsito – Um estudo histórico*. Disponível em: <http://www.transitobrasil.org/artigos/doutrina/6>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.

MARANHÃO, Odon Ramos. *Curso básico de medicina legal*. 8. ed. 2. tiragem. São Paulo: Malheiros, 1997.

PARAÍBA, *Lei Seca flagra 1.036 motoristas embriagados e reduz acidentes na Paraíba*. Disponível em: <http://www.paraiba.pb.gov.br/66155/lei-seca-flagra-1-036-motoristas-embriagados-e-reduz-acidentes-de-automoveis.html>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

PEIXOTO, Alberto. *Nova Lei Seca 2013*. Disponível em: <http://portal.rg3.net/index.php/alberto-peixoto/329-nova-lei-seca-2013.html>. Acesso em: 22 de agosto de 2013.

*Regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem, aprovado pelo decreto n.18.323, de 24 de julho de 1928*. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=54339>. Acesso em: 04 de agosto de 2013.



SOARES; SILVA. *A “LEI SECA” – 11.705/2008 – E SEUS REFLEXOS NA EDUCAÇÃO, SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO NA COMARCA DE BRUSQUE-SC.* Disponível em: <http://www.unifebe.edu.br/revistaeletronica/2011/artigo010.pdf>. Acesso em: 01 de setembro de 2013.

TEIXEIRA; CALIXTO; PINHEIRO. *O Reflexo da “Lei Seca” nos Acidentes de Trânsito em Londrina.* Disponível em: [http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao\\_e\\_gestao\\_de\\_politicas\\_publicas\\_no\\_parana/volume\\_II/capitulo\\_4\\_seguranca\\_publica/4\\_11.pdf](http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_II/capitulo_4_seguranca_publica/4_11.pdf). Acesso em: 01 de setembro de 2013.