



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO MONOGRAFIA JURÍDICA

LEI SECA Nº 12.760/12
OS EFEITOS JURÍDICOS E SUAS ALTERAÇÕES.

ORIENTANDO: THIAGO DE CARVALHO DEBS
ORIENTADORA: PROF^a. ROBERTA CRISTINA DE MORAIS SIQUEIRA

GOIÂNIA
2020

ORIENTANDO: THIAGO DE CARVALHO DEBS

LEI SECA Nº12.760/12:
OS EFEITOS JURÍDICOS E SUAS ALTERAÇÕES

Monografia Jurídica apresentada a disciplina de Trabalho de Curso II, do Departamento Ciências Jurídicas, curso de bacharel em Direito da Pontifícia Universidade Católica de Goiás PUCGOIÁS.
Orientadora: Prof.^a. M^a. Roberta Cristina de Moraes Siqueira.

GOIÂNIA
2020

THIAGO DE CARVALHO DEBS

LEI SECA Nº12.760/12:
OS EFEITOS JURÍDICOS E SUAS ALTERAÇÕES

Data da Defesa: 25 de novembro de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof.^a. M^a. Roberta Cristina de Moraes Siqueira

Examinador Convidado: Prof. Ms. José Eduardo Barbieri

Dedicatória

Dedico esse trabalho a minha querida família, que estão comigo em todos os momentos. Não foi fácil concluir essa jornada, mas com a graça de Deus conseguimos chegar até aqui. Meu pai, meu amado pai, que com muito esforço e dedicação me ajudou a chegar até esse tão esperado momento. Minha mãe, que sempre foi minha companheira, minha guerreira que venceu o câncer e hoje pode ter a graça de ver mais um filho formando. Minha querida irmã Thais, que sempre foi um exemplo para todos nós, sempre meiga e carinhosa. Dedico ainda a minha namorada Isis, que é minha alma gêmea, meu porto seguro e minha companheira para todas as horas. Amo muito todos vocês, e essa conquista não é apenas minha, é nossa. E ainda, agradecer a todos os professores e alunos que fizeram parte da minha trajetória no curso, obrigado pelos ótimos momentos que vivemos juntos, foi um prazer e uma honra viver tudo isso com vocês!

RESUMO

O trabalho nos traz as mudanças realizadas pela Lei n. 12.760/12 ao Código de Trânsito Brasileiro, também os reflexos da lei na sociedade. Serão abordados alguns fatos que influenciaram a criação da nova lei seca. Será discutido a respeito da natureza do crime de trânsito prevista na Nova Lei Seca, afinal, ela trata de crimes de perigo concreto ou crime de perigo abstrato? Assim, o objetivo do trabalho é apresentar as mudanças advindas da Nova Lei Seca, sobre a infração administrativa (art. 165) e o crime de trânsito previsto no artigo 306 do CTB, além de expor problemas a serem solucionados como por exemplo, os fatores que levaram o legislador a concluir da necessidade de uma nova lei seca, ou em que hipóteses a Nova Lei Seca prevê o crime e infração administrativa de trânsito além de expor a caracterização da citada lei.

Palavras-chave: Infração de Trânsito. Alcoolemia. Bafômetro. Crime de Trânsito. Etilômetro.

ABSTRACT

The work brings us the changes made by Law nº 12.760 / 12 to the Brazilian Traffic Code, also reflections of the law in society. Some facts that influenced the creation of the new dry law will be discussed. Will it be discussed about the nature of the traffic crime provided for in the New Prohibition, after all, it deals with crimes of concrete danger or crime of abstract danger? Thus, the objective of the work is to present the changes arising from the New Prohibition Law, on administrative infraction (art. 165) and the traffic crime provided in the article 306 of the CTB, in addition to exposing problems to be solved, such as factors that led the legislator to conclude the need for a new dry law, or in which cases the New Dry Law provides for crime and administrative traffic infraction in addition to exposing the characterization of the aforementioned law.

Keywords: Traffic Violation. Alcoolemia. Breathalyzer. Traffic Crime. Ethometer.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	07
1 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA	08
1.1 SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	08
1.2 A LEI Nº 9.503/1997 (CTB)	11
1.3 A LEI Nº 11.705/2008 (Lei seca de trânsito brasileira)	12
1.3.1 A questão polêmica de sua eficácia	16
2 A CRIAÇÃO DA NOVA LEI SECA	20
2.1 AS ALTERAÇÕES JUNTO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	20
2.2 OS FATORES QUE DETERMINARAM O SURGIMENTO DA NOVA LEI SECA (12.760./12).....	22
2.3 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE, O CRIME E SUAS PENALIDADES.....	23
2.4 DOS TIPOS DE CRIME.....	25
2.5 DA APREENSÃO DO VEÍCULO.....	31
3 CONFLITO DE NORMAS E PRINCÍPIOS	32
3.1 DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE.....	34
3.2 A REDUÇÃO DO NUMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	35
CONCLUSÃO	40
REFERÊNCIAS	42

INTRODUÇÃO

O objetivo da monografia é buscar a sua compreensão através de um estudo embasado em leis, doutrinas, artigos de internet e jurisprudências, acerca da Nova Lei Seca, considerando demonstrar a necessidade da lei para coibir o consumo de álcool por motoristas e assim, frear o crescente número de mortes em acidentes de trânsito decorrentes da alcoolemia.

A fundamentação teórica deste trabalho demonstra entendimento no que tange a Nova Lei Seca Nº 12.760/12. A qual encontra sólido apoio nas normas constitucionais sobre Direito do Trânsito, Lei Nº 9.503/97 (CTB). Com base neste assunto serão apresentados conceitos, contexto histórico, contexto teórico e, por fim, a pesquisa a ser desenvolvida.

A Lei n. 12.760/2012 (Nova Lei Seca), tema do presente trabalho, tem por objetivo, o seu estudo, expondo as suas inovações, apresentar questionamentos feitos por doutrinadores, juristas e pela sociedade de um modo geral, examinar o crime de trânsito previsto no artigo 306 do CTB em relação a sua natureza e saber se as alterações feitas pela Lei nº 12.760/2012, contribuiram para que os índices de acidentes de trânsito diminuíssem.

O tema do presente trabalho é atual e de grande relevância para a sociedade pois o seu maior objetivo é preservar vidas. Este tema também possui grande repercussão social, pois nele é tratado um assunto ligado a todos nós, considerando o intenso fluxo de pessoas nas ruas, todos podem estar sujeitos a serem vítimas ou, até mesmo, responsáveis por este tipo de conduta.

Com tanta polêmica envolvendo o tema, surgem problemas que devem ser solucionados, como por exemplo, quais fatores levaram o legislador a concluir da necessidade de uma nova lei, quais foram as inovações trazidas pela Lei n. 12.760/12, em que hipótese esta lei prevê crime e infração administrativa de trânsito e qual é a natureza do crime de trânsito previsto no artigo 306 do CTB, abstrata ou concreta?

1 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA

1.1 SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

A legislação de trânsito no Brasil iniciou-se ainda no período do império com o decreto n. 720 de 24 de outubro de 1850, que concedia ao cidadão Honório Francisco Caldas o privilégio de estabelecer por vinte anos uma companhia de veículos.

No ano de 1852, iniciou-se a construção de duas estradas, essas ligando a capital do império a Vila de Iguaçu no Rio de Janeiro, iniciando assim o tráfego de veículos na região. Vale lembrar que esses não eram automotores, e sim aqueles que se locomoviam com a ajuda de animais.

Em 1853, Dom Pedro II aprovou na Câmara Municipal da Corte, leis regulamentando o tráfego de veículos, passando assim a ser exigido que nenhuma pessoa poderia dirigir um veículo sem portar uma habilitação, e ainda, criou a primeira inspetoria de veículos no Brasil.

Foi apenas em 25 de novembro de 1891 que se deu início a “era automobilística” no Brasil, quando desembarcou no porto de Santos o primeiro veículo automotor. O carro era um Peugeot com motor Daimler à gasolina, importado da França por Alberto Santos Dumont que, apaixonado por mecânica e admirador dos carros modernos para aquela época, então, decidiu comprá-lo em 1890 e o trouxe para o Brasil no ano seguinte para estudá-lo e passear.

No ano de 1900, o prefeito da Cidade de São Paulo, Antônio Prado, instituiu leis regulamentando o uso do automóvel na cidade. Mais tarde, em 1903, a prefeitura tornou obrigatória a inspeção de veículos, para fornecer assim uma placa de identificação que seria afixada na parte traseira de cada carro. Além disso, limitou a velocidade dos automóveis para 30 km/h na cidade, e com o

Aumento do número de carros, o governo Paulista deu início aos primeiros exames para a obtenção da carteira de motorista.

Com o advento dos veículos automotores no final do século XIX, houve um grande crescimento destes no país, pois eles auxiliavam no transporte de pessoas e de mercadorias, tornando o cotidiano dos cidadãos na época mais prático e também exigia menos trabalho por parte dos comerciantes. Por esse motivo, aumentaram o número de acidentes de trânsito e era necessário a criação de normas disciplinadoras de trânsito para a prevenção de acidentes automobilísticos.

Dessa forma, foi constituída a primeira norma legal brasileira, o Decreto n. 8.324, datado em 27 de outubro de 1910, aprovando o serviço de transportes por automóveis. Os objetivos do Decreto era também a construção de estradas para automóveis e o disciplinamento do serviço de transporte.

Depois de alguns anos, especificamente em 11 de janeiro de 1922, surgiu o Decreto Legislativo n. 4.460 que estabeleceu as normas relativas às construções de estradas, a proibição de trânsito de carros de boi, e ainda, limitou a carga máxima dos veículos. Também tornou oficial a expressão popular “matar burros”, pois em seu artigo 6º, estimulou a construção de mata-burros para evitar a invasão de animais na pista.

Em 05 de janeiro de 1927, entrou em vigor o Decreto Legislativo n. 5.141, que criou o Fundo Especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais, através de arrecadações constituídas por um adicional aos impostos de importação para consumo, sendo eles: gasolina, vendas de automóveis, auto-ônibus (ônibus), auto caminhões, chassis para automóveis, motocicletas, bicicletas, peças e acessórios para veículos. É importante ressaltar que o Decreto Legislativo n. 5.141 foi o primeiro a citar em lei federal sobre o ônibus.

Devido ao acelerado crescimento de automóveis no mundo, o trânsito passou a gerar grandes problemas e implicações e por esse motivo, em 1926, vários países reuniram-se em Paris e aprovaram uma convenção disciplinando a circulação internacional de automóveis e a sinalização de trânsito. Ela foi firmada pelo governo brasileiro apenas em 17 de dezembro de 1929 através do Decreto n. 19.038.

Neste período, foi estabelecido que nenhum veículo poderia trafegar sem o pagamento de licença aos municípios, e foi exigido que todos os veículos fossem “emplacados”. Também foi estipulado um sistema de sanções no qual o policial que

autenticasse as infrações e levasse ao conhecimento das autoridades, receberia a metade do valor da multa.

Em 28 de janeiro de 1941, surgia o primeiro código de trânsito brasileiro (CTB) pelo Decreto Lei 2.994. Alguns meses mais tarde, foi sancionado o novo Código de Trânsito, o Decreto Lei n. 3.651 de 25 de setembro de 1941. A partir deste ano, inaugurava-se uma nova fase na legislação de trânsito brasileira.

No ano de 1956, logo após a criação do CTB, ocorre outro marco na história automobilística do Brasil, pois nesse ano nasce o primeiro carro fabricado em território brasileiro, o Romi-Isetta, produzida pelas indústrias Romi na cidade de Santa Bárbara d'Oeste, no interior paulista.

Regulamentado pelo Poder Executivo através do Decreto n. 62.127, em 16 de janeiro de 1968, foi aprovado RCNT (Regulamento do Código Nacional de Trânsito) que era composto por 264 artigos e 8 anexos. O RCNT aumentou as atribuições do CONTRAN e conferiu à União o poder para conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais.

Depois de tramitar na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, finalmente em 23 de setembro de 1997 o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, através da Mensagem n. 1.056, vetou vários dispositivos do Projeto de Lei n. 3.710 de 1993, e sancionou o novo Código de Trânsito Brasileiro, a Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997 tendo entrado em vigor somente em 22/01/98. Nesta mesma data, por meio do Decreto n. 2.327, de 23 de setembro de 1997, o Presidente da República regulamentou diversos dispositivos do CTB, atribuindo ao Ministério da Justiça a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Surgiram várias críticas sobre o novo CTB, como por exemplo a rigidez das novas normas, porém a causadora de maior repercussão foi a de que houve uma “municipalização” do trânsito com maiores atribuições e ônus aos órgãos locais. A crítica se baseou no fato de o Governo Federal transferir várias funções e se esquivou de algumas questões ligadas principalmente com regulamentos que eram nacionais, jogando assim suas responsabilidades nas cidades. A justificativa dada pelo Governo Federal foi de que elas têm maior condição para gerenciar o trânsito, mesmo em questões nacionais, por estarem mais próximas das realidades locais, aplicando as leis gerais de trânsito e respeitando as peculiaridades regionais.

Por fim, do ano de sanção do novo CTB (1997) até atualmente, já tivemos várias alterações legislativas, por meio das seguintes Leis federais: 9.602/98, 9.792/99, 10.350/01, 10.517/02, 10.830/03, 11.275/06, 11.334/06, 11.705/08 (Lei Seca), Decreto nº 6.488 de 19 de junho de 2008, 11.910/09, 12.006/09, 12.009/09, 12.058/09, incluindo também a Nova Lei Seca 12.760/12.

1.2 A LEI Nº 9.503/1997 (CTB)

A Lei n. 9.503/97 conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro ou popularmente como CTB é um conjunto de normas que tem por finalidade regular os diversos quesitos do trânsito em território nacional. Assim, esta lei define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornecendo diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários do complexo sistema de trânsito brasileiro.

Criado em setembro de 1997, o código entrou em vigor no ano seguinte, o CTB tem por objetivo ser um instrumento de consulta por todos aqueles que se empenham em tornar o trânsito mais seguro, protegendo interesses individuais e coletivos. De acordo com a definição escrita no próprio CTB, o Código Brasileiro de Trânsito é formado por resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e pelas portarias do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito). Em seu primeiro artigo, já se estampa aquela que seria a maior de suas diretrizes, a de que "O trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito".

No início, o CTB contava com trezentos e quarenta e dois artigos, não obstante, dezessete destes foram vetados pela presidência da república e um foi revogado, sendo assim, o código passou a compor trezentos e vinte e cinco artigos, divididos em vinte capítulos.

1.3 A LEI Nº 11.705/2008 (LEI SECA DE TRÂNSITO BRASILEIRO)

Nos últimos anos houve um grande crescimento na violência do trânsito brasileiro, motivo que gerou grandes consequências na ordem social e econômica do país. Segundo pesquisas feitas pelo DENATRAN em 2008, ocorreram mais de 1,5 milhão de acidentes nas ruas e estradas brasileiras com um saldo de 35 mil mortos e mais de 400 mil feridos. A violência no trânsito foi considerada a segunda maior causa de mortes por fatores externos, perdendo apenas para o homicídio.

Por consequência dos problemas criados pelos acidentes de trânsito, o Brasil passou a desembolsar por ano mais de 22 bilhões (IPEA, 2009) de reais para cobrir os gastos com desastres nas estradas através de programas de prevenção, repressão e propagandas. Dinheiro que poderia ser empregado na saúde, educação, transporte, etc.

Dessa forma, com os elevados índices de acidentes nas rodovias e estradas nacionais, o legislador sugeriu a criação de leis mais rígidas que pudessem conter esse índice. Então, no dia 21 de janeiro de 2008 foi entregue ao Presidente da República a proposta de um projeto de lei que coibisse todo esse mal. Mais tarde, em 19 de junho de 2008 foi publicada a lei n. 11.705, a chamada “Lei seca”, com o objetivo principal de reduzir os índices de acidentes de trânsito cometidos por condutores sob efeito do álcool.

A Lei Federal n. 11.705, de 19 de julho de 2008, a qual alterou a também Lei Federal nº 9.503/97, foi sancionada pelo Presidente da República José Inácio Lula da Silva, e trouxe uma nova realidade para o trânsito brasileiro. A Lei Seca proibia o consumo de bebida alcoólica superior à quantidade de 0,1 mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões no exame de bafômetro, ou 2 dg de álcool por litro de sangue por condutores de veículos.

Algumas regras já existentes no CTB estavam sendo apresentadas como novidades trazidas pela Lei Seca, como por exemplo o valor da multa cominada à infração de embriaguez ao volante, prevista no art. 165 do CTB, que continuou a

mesma, de cinco vezes o valor da infração considerada gravíssima, ou seja, R\$957,70 (novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos).

Dentre as medidas trazidas ao CTB (SARAIVA, 2011), o artigo 165 foi reformulado, acresceu o gênero “substância psicoativa”, no qual trouxe rigidez na forma de apuração da embriaguez, passando a vigorar com a seguinte redação:

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

Infração: gravíssima

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

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

Texto antigo do CTB (SARAIVA, 2007), para comparação:

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.

A penalidade da multa e a medida administrativa não sofreram alteração, no entanto, a medida administrativa de suspensão do direito de dirigir, cujo prazo não era especificado no texto anterior, passou a prever a sanção de doze meses.

Outras duas modificações na esfera administrativa que geraram polêmica foram nos artigos 276 e 277 do CTB (SARAIVA, 2011):

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 admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

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

O rigor trazido pela Lei Seca estabeleceu a chamada “tolerância zero”, pois qualquer concentração de álcool por litro de sangue incorre na infração de trânsito e nas suas penalidades. Para a garantia da preservação da segurança jurídica, consta no parágrafo único a previsão do estabelecimento de margens de tolerância para casos específicos.

Assim, os testes para a verificação da alcoolemia são: exame de sangue, exames clínicos, etilômetro, constatação pelo senso comum do agente, etc. No parágrafo segundo do artigo 277, cujo conteúdo já havia sido incluído pela Lei nº 11.275/2006 e teve sua redação aperfeiçoada.

Por fim, o novo parágrafo 3º e último do artigo 277 trouxe o aspecto de maior questionamento por parte de doutrinadores, a obrigação do condutor a submeter-se aos testes e exames previstos no caput, sendo-lhes imputadas as penalidades e medidas administrativas do artigo 165 no caso de recusa.

A respeito dos crimes de trânsito, a Lei Seca também trouxe importantes mudanças. O artigo 291 do CTB manteve seu caput inalterado, no entanto o parágrafo único foi dividido em dois novos parágrafos:

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 artigos. 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.

Já no crime de embriaguez ao volante, o legislador alterou o caput do artigo 306 do CTB e incluiu o parágrafo único:

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.

Como pode ser observado, o novo texto da lei trouxe novidades em relação a antiga redação do artigo 306 do CTB: “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem. ”

Em comparação ao texto antigo, o qual não determinava a quantidade de álcool exigida para caracterizar o crime, houve mudanças, pois agora a lei exige a comprovação da concentração mínima de 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, sendo necessário a realização de exames periciais e testes legalmente previstos.

Percebendo a dificuldade para a caracterização do tipo penal causada pelas alterações promovidas pela Lei Seca, o Decreto nº 6.488/2008 regulamentou o artigo 306 do CTB, estabelecendo a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia: 6 decigramas de álcool por litro de sangue (exame de sangue) ou 0,3 mg por litro de ar (no caso de teste com etilômetro).

O artigo 306 gerou bastante polêmica e discussão entre doutrinadores quanto à sua espécie de delito (concreto ou abstrato), pois existem correntes que defendem a incolumidade pública e a segurança viária, através do direito à vida e à segurança, assim, devem predominar por serem direitos basilares, compartilhando desse entendimento João Cláudio Couceiro, Marcelo Schirmer Albuquerque e Eugênio Pacelli de Oliveira. Do outro lado, outros doutrinadores, como Guilherme de Souza Nucci, Damásio Evangelista de Jesus e Luiz Flávio Gomes, consideram que a proteção desses direitos não justifica a violação arbitrária do princípio da não autoincriminação e da presunção de inocência. A divergência ainda permanece na

doutrina, embora majoritariamente entenda-se como sendo o crime um delito de perigo abstrato.

Portanto, Lei n. 11.705 fez várias alterações ao CTB com a finalidade de frear os problemas que a violência do trânsito estava causando. Enquanto vigorou, a redução dos acidentes de trânsito envolvendo pessoas alcoolizadas diminuiu em números expressivos. De acordo com levantamento do Ministério da Saúde divulgado em 18 de junho de 2010, as mortes provocadas por acidentes de trânsito haviam caído 6,2% no período de 12 meses após a Lei Seca ter entrado em vigor, comparado com o ano anterior.

Em outra pesquisa também realizada pelo Ministério da Saúde, entre julho e agosto de 2008, 32% dos brasileiros deixaram de ingerir bebidas alcoólicas antes de dirigir. Em 2007, a estimativa era a de que 150 mil motoristas bebiam e não temiam pegar no volante. Até o final do ano de 2008, 48 mil pessoas deixaram de beber e dirigir. Outro fator relevante é que em consequência da diminuição dos números de acidentes, diminuíram-se os gastos com a saúde e também referente aos desastres de trânsito.

Embora a Lei n. 11.705 tenha auxiliado para diminuir o número acidentes de trânsito, entre outros problemas, ela possuía várias divergências e falhas que serão abordadas mais à frente, por esse motivo ela foi substituída por uma lei mais completa, a Lei n. 12.760 de 20 de dezembro de 2012.

1.3.1 A Questão Polêmica de sua Eficácia

A Lei n. 11.705/08 surgiu com o propósito de reduzir acidentes de trânsito e com foco na proteção da vida, já que em sua maioria, tais acidentes são causados pelo consumo abusivo de álcool.

O artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro diz:

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

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

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

A pena para a pessoa que for flagrada dirigindo alcoolizada, enquadra-se no artigo 277 do mesmo dispositivo legal, conforme podemos ver no §3º.

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.

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

A obrigatoriedade que a própria norma nos incube para que o teste seja feito, foi motivo de muita discussão, pois se o motorista recusar a fazer o teste, ele automaticamente era surpreendido pelo artigo 165 (CTB), sem mesmo provar que cometeu alguma infração, sendo assim, configura-se outro conflito com a norma constitucional que dispõe no seu conteúdo fundamental que: “todos serão inocentes até que se prove o contrário”.

A Lei também foi criticada no âmbito de que abriria brechas para a produção de provas ilícitas no momento em que a autoridade policial se encarregasse de produzir provas diversas daquelas prevista em lei, como nos mostra a §2º do artigo 277 do CTB:

Art. 277: §2º - A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

Confrontando assim a Carta Constitucional onde prevê o direito da ampla defesa, da presunção de inocência e de permanecer calado, como descrita abaixo

Art. 5º: LV – aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVII – ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

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

O entendimento constitucional é voltado no sentido de que “ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo”, direito esse que é reforçado pelo Pacto de São José da Costa Rica, ratificado no Brasil em 1992, e que em seu artigo 8º, 2, g, prevê:

Art. 8º. Garantias judiciais

2. Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada;

Sobre o artigo 306 do CTB traz a seguinte redação:

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.

Para Luiz Flávio Gomes (2008. p.379), o artigo, generaliza a condição para que cada indivíduo seja considerado embriagado, contrariando assim os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, pois “se o sujeito tem concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas, mas dirige seu veículo normalmente (corretamente, sem nenhum deslize viário), inexistente infração penal regulamentada no artigo 306 do CTB”.

Luiz Flávio Gomes diz que:

Caso o condutor comprovadamente se encontre absolutamente embriagado e se envolva em um acidente, o que pode não ocorrer, aí sim deve-se aplicar as sanções administrativas previstas, além do mesmo responder proporcionalmente ao dano causado (2008. p.380).

Vários doutrinadores ficaram divididos entre a constitucionalidade e inconstitucionalidade da Lei Seca, um dos principais argumentos em defesa da constitucionalidade da lei, sendo também um pilar do direito administrativo brasileiro, é o princípio da supremacia do interesse público.

Celso Antônio Bandeira de Mello afirma

Ora, a Administração Pública está, por lei, adstrita ao cumprimento de certas finalidades, sendo-lhe obrigatório objetivá-las para colimar interesse de outrem: o da coletividade. É em nome do interesse público – o do corpo social – que tem de agir, fazendo-o na conformidade da *intentio legis*. Portanto, exerce “função”, instituto – como visto – que se traduz na ideia de indeclinável atrelamento a um fim preestabelecido e que deve ser atendido para o benefício de um terceiro. É situação oposta à da autonomia da vontade, típica do Direito Privado. De regra, neste último alguém busca, em proveito próprio, os interesses que lhe apeteçam, fazendo-o, pois com plena liberdade, contanto que não viole alguma lei. (MELLO, 2010, p. 98):

Para Maria Sylvia Zanella Di Pietro a sobreposição dos direitos coletivos aos individuais se justificam

[...]. As normas de direito público, embora protejam reflexamente o interesse individual, têm o objetivo primordial de atender ao interesse público, ao bem-estar coletivo. Além disso, pode-se dizer que o direito público somente começou a se desenvolver quando [...] substituiu-se a ideia do homem como fim único do direito (própria do individualismo) pelo princípio que hoje serve de fundamento para todo o direito público e que vincula a Administração em todas as suas decisões: o de que os interesses públicos têm supremacia sobre os individuais. (DI PIETRO, 2011, p. 66):

Existem entendimentos que defendem a incolumidade pública e a segurança viária, através do direito à vida e à segurança, pois devem predominar por serem direitos basilares, e de valores superiores, compartilhando desse entendimento João Cláudio Couceiro, Marcelo Schirmer Albuquerque e Eugênio Pacelli de Oliveira.

Do outro lado da corrente, Guilherme de Souza Nucci, Damásio Evangelista de Jesus e Luiz Flávio Gomes são a favor da inconstitucionalidade da Lei, porque consideram que as proteções desses direitos não justificam a violação arbitrária do princípio da não autoincriminação e da presunção de inocência.

Portanto, vários conflitos entre normas e princípios da Lei Seca foram abordados, correntes foram firmadas, vários doutrinadores como os citados acima expressaram suas opiniões em relação a lei. Sendo assim, estes conflitos levaram o legislador a criar uma nova lei, mais completa e que buscasse sanar as dúvidas e polêmicas que a Lei n. 11.705/08 havia gerado. Então em 20 de dezembro de 2012, entrou em vigor uma Nova Lei Seca, a Lei nº12.760, que será o tema do próximo capítulo.

2 A CRIAÇÃO DA NOVA LEI SECA

2.1 AS ALTERAÇÕES JUNTO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

As alterações junto ao CTB foram aprovadas pelo Congresso Nacional no ano de 2012 e sancionadas sem modificações pela presidente Dilma Rousseff, tendo como objetivo reduzir o número de mortes no trânsito causadas pelo consumo de bebidas alcóolicas, trazendo em seus artigos punições mais rigorosas.

Foram modificados no código de trânsito, o nível de alcoolemia no organismo do condutor, a comprovação da influência do álcool, o crime de embriagues ao volante e os valores das multas.

Sobre o nível de alcoolemia, a “tolerância zero” ainda é absoluta e com a nova lei, o artigo 276 do CTB diz que agora o teste de alcoolemia pode ser realizado pelo ar expelido dos pulmões do agente, não apenas exame de sangue como era previsto na redação anterior, ficando da seguinte forma o artigo 276 do CTB:

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

Os testes de ar alveolar são realizados por meio do bafômetro, aparelho esse que detecta o nível de alcoolemia no organismo do condutor, e essa medição já vinha sendo realizada nas fiscalizações antes mesmo da promulgação da nova lei.

A medição realizada exclui qualquer dúvida em relação ao nível de alcoolemia, pois o bafômetro é aprovado pelo principal órgão de qualidade brasileiro, o INNMETRO. Sendo assim, o artigo 276 foi renovado pela Nova Lei Seca, permitindo também que o CONTRAN determine as margens de tolerância que antes era realizada pelo Poder Executivo.

Em seguida, o Artigo 277 do CTB, teve alterações no sentido da comprovação da influência do álcool do condutor, onde prevê:

Art. 277 - O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) § 1o (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) § 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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) § 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. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008).

A principal alteração junto ao artigo foi que, o condutor não pode ser acusado sem que haja provas, provas essas podendo ser realizadas através de vídeos, imagens, constatação de sinais que indique alteração da capacidade psicomotora, não poderá mais o agente sofrer penalidade por “supostamente” estar embriagado, é necessária uma prova concreta.

A nova lei continuou com a aplicabilidade de multa para o agente que se recusar a fazer o teste do bafômetro ou de sangue, a multa será aplicada e caso o condutor discorde, terá que ajuizar uma ação/processo judicial ou administrativo junto

ao poder judiciário ou Detran.

Na Infração Administrativa, o condutor que dirigir sob influência de álcool, será penalizado em acordo com o artigo 165 do CTB, que continuou com a mesma redação.

Art. 165 - Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Infração: gravíssima Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhido do documento de habilitação.

Além da suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses e a retenção do veículo o legislador dobrou o valor de multa, que antes era de R\$ 957,70 (Novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos), para o valor de R\$1.915,40 (Hum mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos), podendo esse valor ser novamente dobrado no caso de reincidência.

Após o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação, dentro do prazo de 07 (sete) dias o condutor poderá retirar a mesma no DETRAN, posteriormente deve aguardar o julgamento do processo administrativo, onde se o condutor não provar sua inocência terá a sua CNH suspensa pelo período de 12 (doze) meses, fazendo ainda um processo de reciclagem junto ao Departamento de Trânsito (DETRAN).

2.2 OS FATORES QUE DETERMINARAM O SURGIMENTO DA NOVA LEI SECA (12.760/12)

Vários fatores foram apresentados durante a vigência da Lei nº 11.705/2008, onde se era pedido a correção de alguns equívocos, motivando assim a criação da nova Lei. O Contran (conselho nacional de trânsito), em janeiro de 2013 regulamentou a Lei nº12.760/12 conhecida como a “Nova Lei Seca”, tornando assim uma legislação mais rigorosa, seja na parte administrativa ou na esfera criminal, estipulando assim multa e suspensão do direito de dirigir, prevendo detenção de 6 meses a 3 anos ao condutor. Tornou-se ainda, uma das legislações mais severas do planeta em se tratando de dirigir sob influência de álcool.

O meio de provas também por ser bastante discutido foi alterado na nova legislação, trazendo da antiga lei apenas o teste do bafômetro e o exame de sangue do motorista, atualmente podendo o nível de álcool no sangue do condutor ser de até 0,4 decigramas. A partir de 0,5 decigramas o condutor será enquadrado em infração gravíssima.

A antiga lei entrava em confronto com a Constituição Federal, onde a carta magna diz que nenhuma pessoa é obrigada a produzir provas contra si mesmo, então pode se dizer nenhum condutor é obrigado a se submeter a testes de alcoolemia, pois a recusa é uma garantia de todos, e na esfera criminal a Lei 11.705/08 era ineficaz.

Na vigência da lei 11.705/08 os condutores eram submetidos a testes do bafômetro somente mediante suspeita de embriaguez ou uso de substâncias tóxicas em situação de acidente de trânsito ou fiscalização (blitz). Ocorre que na maioria das vezes essa regra não era cumprida, pois os agentes fiscalizadores, ao abordarem algum motorista que não fosse nas duas situações acima, esses estavam submetendo os motoristas a testes sem ao menos indicarem alguma suspeita de estarem dirigindo sob influência de álcool ou alguma substância equivalente. Então, a Lei nº12.760/12 retirou do seu texto a expressão “suspeita”, sendo os testes podendo ser realizados somente mediante acidente de trânsito ou Fiscalização.

Portanto a Lei nº12.760/12 tornou ineficaz a lei 11.705/08 e reformulou ainda o CTB, mais especificamente nos seus artigos 165, 276, 277, 306 e 262, aumentando o valor da multa e alterando os meios de prova, retirando a “suspeita” e acrescentando provas por meio de vídeos, fotos, testemunho entre outros.

2.3 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE, O CRIME E SUAS PENALIDADES

A lei nº 12.760/12 trouxe mudanças nos crimes de embriaguez ao volante em seu texto e no texto do CTB (Código de Trânsito Brasileiro). O artigo 306 do CTB, prevê que agora não é necessário a quantidade mínima de álcool no organismo do condutor, prevendo a lei no seu artigo 306:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

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: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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 (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 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. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

O poder executivo não estipulará mais a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para caracterizar o crime de embriaguez ao volante, sendo estipulado agora a concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou 0,3 decigramas de álcool por litro de ar alveolar, podendo ainda ser admitido como prova, testemunhas, imagens e vídeos.

Portanto, no crime de embriaguez, a quantidade mínima de álcool no organismo não é mais condição elementar, mas apenas uma das formas de comprovação de sua ocorrência, devendo assim os condutores serem conduzidos ao Distrito Policial para tais providências. A mera apresentação de alterações no comportamento, que indiquem notórios sinais de embriaguez já é suficiente para o sujeito sofrer as sanções penais da atual legislação.

O direito de ampla defesa e contraprova é direito do condutor que for autuado pela fiscalização, segundo o §2º do artigo 306. Vale lembrar que o principal motivo para a mudança do artigo 306 do CTB refere-se ao nível do álcool no organismo do condutor, que antes exigia a prova pericial, não exigindo apenas a constatação por parte da autoridade, e exigiu ainda a concentração de 6 decigramas de álcool por litro de sangue para configurar o crime.

Antes da reformulação da legislação, o condutor embriagado somente poderia fazer o teste de forma voluntária se submetia a realização dos testes, condicionada assim a vontade do próprio infrator. Portanto, a recusa passou a ser

constante nas operações de fiscalizações, impedindo assim que a norma penal tivesse eficácia na prática. Por essa situação, os condutores se livravam da imputação prevista na lei apenas por se recusarem a fazer os testes, gerando assim uma revolta na sociedade.

Sendo assim, a alteração do artigo 306 do CTB foi necessária e importante, corrigindo assim as falhas que livraram os motoristas embriagados de suas sanções perante o estado, não dependendo agora da vontade do condutor em realizar os testes de bafômetro e de sangue, devido a prova por testemunhas e imagens serem recepcionadas pela nova redação do artigo 306.

E ainda, podemos citar a retirada do termo via pública no referido artigo, pois agora a fiscalização pode ser realizada em qualquer tipo de via, basta apenas a pessoa se encontrar dentro do veículo, no banco do motorista e com o motor ligado, tal atitude já prevê que é uma pessoa em situação de “motorista”.

2.4 DOS TIPOS DE CRIME

Existem várias discussões doutrinárias sobre a tipificação do crime de embriaguez ao volante, sendo essas discussões voltadas para o crime de perigo concreto ou abstrato, e isso ocorre devido a alteração da própria lei e junto ao CTB.

O legislador ao ser tratar do Crime de embriaguez ao volante tem realizado várias alterações na legislação, devido as discussões e por ser uma lei que de certa forma é recente, buscando sempre ser aprimorada, com a intenção de solucionar dúvidas e reduzir o número de mortes no trânsito. Portanto em cada alteração apareceram novas discussões a respeito da lei.

Em nenhuma das alterações o legislador buscou o incremento da resposta penal. Seu objetivo foi sempre alcançar um maior número de punições, considerando que, da correlação entre consumo de álcool e/ou drogas e direção de veículo automotor, a probabilidade de acidentes de trânsito é significativa.

A nova lei seca tem reduzido o número de mortes no trânsito, pois suas sanções estão cada vez mais severas, trazendo assim efeitos positivos. Os números caem cada vez vai de forma significativa, taxas entre 10% e 20% a menos por ano em algumas regiões do Brasil.

Em se tratando da tipicidade do crime, em ser um crime de perigo concreto ou abstrato, partiremos do conceito de cada uma das situações. Nos crimes de perigo concreto, o delito só se consuma com a sua real ocorrência, isso é, o perigo deve ser comprovado de forma efetiva, comprovando assim o risco assumido pelo condutor.

Nos crimes de perigo abstrato, o perigo é inerente a ação/omissão, não sendo necessário comprovar o risco. Podemos descrever o crime de omissão de socorro previsto do Código Penal. Sendo assim basta apenas que o motorista tenha ingerido bebida alcoólica para a caracterização do crime, pois tal atitude já coloca em risco quem está no caminho desse motorista.

Portanto os órgãos de Controle Estaduais tinham o entendimento de ser uma situação de Crime de perigo concreto, como por exemplo os julgados:

Crimes de trânsito. Excesso de velocidade. Embriaguez ao volante. Delito de perigo concreto. Provas. Sem a prova do excesso de velocidade e de perigo concreto de dano à incolumidade pública, não há de falar nem no tipo descrito no art. 306 nem no do art. 311 do CTB, o que impossibilita sustentar uma condenação” (TAMG, 2ª C. Crim., Apelação Criminal 352.417-4, rel. Juiz Erony da Silva, j. 30-4-2000).

Apelação criminal. Crime de trânsito. Embriaguez. Perigo concreto indemonstrado. Absolvição. Para a caracterização do delito não é suficiente a comprovação tão só da embriaguez ao volante, exige-se, também, a verificação de alguma condução anormal do automotor, porque se trata de infração de perigo concreto. Não obstante envolvido em acidente de trânsito, não existindo nos autos elemento que evidencie a culpa do réu, a manutenção da absolvição é o corolário legal” (TJRS, 8ª C. Crim., Apelação Criminal 700.038.804-57, rel. Des. Roque Miguel Fank, j. 19-6-20012).

Portanto, era necessário provar que o motorista estava dirigindo embriagado, e de qual modo ele estava dirigindo, se estava colocando a vida de outrem em risco ou não. Obrigando assim a acusação comprovar em juízo o perigo concreto.

Sendo assim, a primeira lei seca já veio alterando o CTB, como por exemplo o já citado artigo 306:

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.

De acordo com o artigo acima, podemos ver que existe a tipicidade do crime abstrato, basta apenas que o condutor ultrapasse o limite estabelecido de 6 decigramas ou influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa, descartando assim demonstrar o real perigo, sendo esse acidente de trânsito ou dirigibilidade perigosa.

É entendimento do STF (Supremo Tribunal Federal), sob a infração em que corresponde o artigo 306 do CTB:

HABEAS CORPUS: 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. [...] Na espécie, a proibição da conduta objetiva, especialmente, combater e prevenir a ocorrência de delitos de trânsito que possam colocar em risco a incolumidade física ou até mesmo a vida dos indivíduos da coletividade ou provocar danos patrimoniais [...]" (STF, Habeas Corpus 109.269/ MG, 2ª T., rel. Min. Ricardo Lewandowski, j. 27-9-2011)

No julgamento do Habeas Corpus, Lewandowski equipara o crime de embriaguez ao volante ao de porte de armas, caracterizando o tipo penal de igual periculosidade. No sentido de perigo concreto temos os julgados:

Crime de embriaguez ao volante. Crime de perigo concreto indeterminado previsto no art. 306 da Lei n. 9.503/97. Denúncia inepta que não descreve o comportamento anormal do condutor do veículo. A configuração do delito exige o risco concreto para a segurança viária. Elemento indispensável para indicar o bem jurídico tutelado [...]" (TJRJ, 4ª C. Crim., Habeas Corpus 0026350-74.2010.8.19.0000, rel. Desa. Maria Kayat, j. 3-8-2010).

Apelação criminal. Embriaguez ao volante (art. 306 do CTB). Absolvição sumária. Pleito ministerial de reforma da sentença. Prosseguimento de persecução penal. Impossibilidade. Edição da Lei n. 11.705/08. Nova interpretação do delito de embriaguez ao volante. Falta de elemento objetivo do tipo. Necessidade de demonstração do risco na conduta. Materialidade comprovada. Exame do bafômetro. Autoria inconclusa. Absolvição mantida. Recurso desprovido. Com a Lei n. 11.705/08, não basta o agente estar alcoolizado, sendo necessário a comprovação de que o agente, estando sob a influência da bebida, pratique uma direção anormal do veículo, colocando em risco concreto o bem jurídico coletivo, a segurança viária, ainda que nenhuma pessoa tenha sofrido o perigo. Apesar de provada a materialidade delitiva, a autoria não restou devidamente evidenciada, vez que o apelado fora tratado no interior de seu veículo estacionado, devendo-se reconhecer que não há provas seguras de que ele conduziu seu carro em via pública, sob o

efeito do álcool. Recurso criminal 11100122602, rel. Des. Sérgio Bizzotto Pessoa Mendonça, DJ 21-6-2012)

Portanto, nos delitos de perigo abstrato basta uma vítima potencial, já nos delitos de perigo concreto torna-se necessária a existência efetiva de uma vítima no raio de ação perigosa do autor e que esta corra um perigo real de lesão. Durante o tempo que a lei 11.705/08 estava em vigor, apareceram diversos entendimentos sobre o crime de perigo concreto e o crime de perigo abstrato. Do lado da corrente que defende o crime de perigo concreto comes diz:

A lei seca de fato não exige o perigo concreto. Isso decorre da teoria do bem jurídico assim como do princípio da ofensividade (que tem apoio constitucional). A norma não é só imperativa. Ela também existe para proteger um valor. No caso (art. 306 do CTB) o valor protegido é a segurança viária. Sem afetação concreta desse bem jurídico não há que se falar em delito. Não se pode interpretar o art. 306 como delito de perigo abstrato.

Para Gomes, o que prevalece a forma como o motorista está dirigindo, então se o mesmo estiver em condições de dirigir, esse não apresenta risco perante a sociedade. Caracterizando assim a relação entre o perigo concreto e a ofensividade.

Também o art. 306 do CTB tem uma forte corrente, onde defendem que a lei deve ser mais rígida, alcançando assim a objetividade da lei, sendo mais prejudicial para o agente infrator do que para a sociedade.

Seguindo o mesmo raciocínio, onde não existe a necessidade de haver o crime concreto para tipificar o crime, para Fernando Capez não existe na norma Constitucional reprimindo condutas de alto potencial lesivo (2008, p.1):

Há uma grande diferença entre perigo abstrato e perigo impossível. Em nenhum lugar de nossa Carta Magna encontra-se contida qualquer proibição de tutela ao bem jurídico contra condutas potencialmente lesivas ao mesmo. Do mesmo que o Poder Público pode recorrer ao Direito Penal para proibir que um sujeito circule pelas vias públicas com uma arma de fogo carregada em sua cinta, sem ter autorização legal para tanto, pode também vedar o motorista embriagado de assim circular por ruas e avenidas conduzindo um automóvel. Não é necessário demonstrar em nenhum desses casos que alguém ficou efetivamente exposto a uma situação de perigo concreto. Os dois exemplos retratam condutas perniciosas, que reduzem o nível de segurança da sociedade. Desse modo, a tão aventada inconstitucionalidade das infrações de perigo abstrato parece mais ser fruto de uma engenharia jurídica bem elaborada, porém sofisticada. Algo bem diferente é o sujeito portar

uma arma totalmente inapta a efetuar disparos, comportamento absolutamente inidôneo à criação de qualquer perigo. No caso de quem dirige um veículo automotor sob efeito de álcool ou qualquer outra droga, seja na cidade, seja na estrada, o perigo é mais que possível, é provável. Basta verificar quantos jovens perdem a vida estupidamente nas madrugadas dos finais de semana por meio da trágica combinação carro/álcool.

Portanto desde o início da Lei Seca 11.705/08 as correntes sobre o tema ganham novos capítulos, mas os Tribunais de o STJ entendem que se trata de perigo abstrato, não sendo necessário a comprovação do risco a população, pois o risco ocorre desde o momento em que o condutor embriagado assume o volante, sendo assim, são jurisprudências voltadas ao crime de perigo abstrato:

APELAÇÃO CRIMINAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. CRIME DE PERIGO ABSTRATO. LEI N.º 11.705/2008. APLICAÇÃO DA NOVA REDAÇÃO DO ART. 306 DO CTB. REDUÇÃO DA PENA PECUNIÁRIA. CIRCUNSTÂNCIAS JUDICIAIS FAVORÁVEIS. POSSIBILIDADE. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. 1. A Lei nº 11.705/08 deu nova redação ao art. 306, caput, do Código de Trânsito Brasileiro, deixando de exigir a ocorrência de perigo concreto. Desta forma, estipulou o legislador que conduzir veículo automotor, na via pública, 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, é conduta que, independentemente de outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de molde a justificar a imposição de pena criminal. 2. O exame foi realizado no condutor por meio técnico - teste do bafômetro, constatando o teor alcoólico de 1,06 mg/l, o que corresponde a mais de 21,2 decigramas de álcool por litro de sangue. Dessa forma, configura-se a adequação típica do fato ao delito. 3. Fixada a pena privativa de liberdade no mínimo legal, deve a pena pecuniária obedecer aos mesmos parâmetros, estabelecendo-se no patamar mínimo. 4. Recurso parcialmente provido, em desconformidade com o parecer do Ministério Público Superior. (TJ/PI - APELAÇÃO CRIMINAL 201100010028391, Relator: Des. Erivan José da Silva Lopes, Dt julgamento: 26/10/11, Órgão Julgador: (SEGUNDA CÂMARA ESPECIALIZADA CRIMINAL).

APELAÇÃO CRIMINAL. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306 DA LEI N. 9.503/97). PRETENDIDA ABSOLVIÇÃO. TESTES DO BAFÔMETRO QUE INDICARAM A PRESENÇA DE MAIS DE 6 (SEIS) DECIGRAMAS DE ÁLCOOL POR LITRO DE SANGUE NO ORGANISMO DO AGENTE. ELEMENTO NECESSÁRIO E SUFICIENTE À CONFIGURAÇÃO DO ILÍCITO, O QUAL, DESDE A EDIÇÃO DA LEI N. 11.705/2008, É DE PERIGO ABSTRATO, PRESUMIDO. PRESCINDIBILIDADE DA AFERIÇÃO DO DANO POTENCIAL À INCOLUMIDADE DE OUTREM NO PRESENTE CASO, HAJA VISTA QUE OCORRENTE DURANTE A VIGÊNCIA DA CITADA NORMA. SENTENÇA IRRETOCÁVEL. CONDENAÇÃO MANTIDA. RECURSO NÃO PROVIDO. (TJ/SC - APELAÇÃO CRIMINAL 2011.051716-9, Relator: Des. Subst. Tulio Pinheiro, Dt julgamento: 25/11/11, Órgão Julgador: SEGUNDA CÂMARA CRIMINAL).

HABEAS CORPUS. CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. PEDIDO DE EXTINÇÃO DA AÇÃO PENAL POR AUSÊNCIA DE PROVA DA MATERIALIDADE DO DELITO. REALIZAÇÃO DE EXAME DE AR ALVEOLAR PULMONAR. PRESCINDIBILIDADE DE EXAME PERICIAL ESPECÍFICO. ORDEM DENEGADA. I. O trancamento de ação penal por meio de habeas corpus é medida de índole excepcional, somente admitida nas hipóteses em que se denote, de plano, a ausência de justa causa, a inexistência de elementos indiciários demonstrativos da autoria e da materialidade do delito ou, ainda, a presença de alguma causa excludente de punibilidade. I. O trancamento de ação penal por meio de habeas corpus é medida de índole excepcional, somente admitida nas hipóteses em que se denote, de plano, a ausência de justa causa, a inexistência de elementos indiciários demonstrativos da autoria e da materialidade do delito ou, ainda, a presença de alguma causa excludente de punibilidade. II. A nova redação do art. 306 do CTB (dada pela Lei nº 11.705/08) aponta duas condutas incriminadoras: (a) conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas e (b) conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. III. Para caracterização do crime de embriaguez ao volante configurar crime não é necessário a individualização de vítimas, isto é, não se exige, efetivamente, que algum objeto jurídico individual sofra risco de dano em virtude do comportamento do agente. Basta a possibilidade de risco à coletividade, à segurança viária. IV. O delito de embriaguez ao volante é crime de perigo abstrato. V. Esta Corte consolidou entendimento no sentido de que o simples fato de o agente dirigir veículo em estado de embriaguez tipifica a conduta descrita no art. 306 do Código Trânsito Brasileiro, dispensado, pois, a comprovação do efetivo risco à segurança pública, bem jurídico protegido no dispositivo legal supracitado. VI. Ordem denegada. (STJ – HABEAS CORPUS: HC 204127/RJ, Relator (a): Ministro GILSON DIPP, Data do Julgamento: 24/05/11, Órgão Julgador: T5 – QUINTA TURMA, Data da Publicação: DJe 15/06/11).

LEI 9.503/97. ART. 306. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. REJEIÇÃO DA DENUNCIA. O tipo penal do artigo 306 CTB, que era de perigo concreto e exigia a influência da bebida alcoólica no ato de dirigir, passou a ser de perigo abstrato, inserindo um limite de tolerância, mas também um requisito objetivo, o exame do teor alcoólico. Ausente este, não há prova material da conduta dita criminoso. Decisão conforme a orientação da Câmara. NEGARAM PROVIMENTO AO AGRAVO REGIMENTAL. UNÂNIME. (TJ/RS – AGRAVO REGIMENTAL 70046410098, Relator Ivan Leomar Bruxel, Dt Julgamento: 01/12/11, Órgão Julgador: TERCEIRA CÂMARA CRIMINAL, Dt Publicação: 06/12/11).

Cabe ao magistrado a melhor resolução de cada caso, podendo esse se basear nas duas correntes, a de crime concreto ou abstrato, pois dependendo da infração do condutor, essa pode ser baseada em analisar a situação individualmente ou de forma coletiva, como nos julgados:

[...] O simples fato de se tratar de crime de perigo abstrato o previsto no art. 306 do CTB não o torna inconstitucional, uma vez que em certas situações, para a proteção de bens jurídicos específicos, sobretudo os coletivos, necessário se faz que o Direito penal venha a se antecipar à lesão ou ao perigo concreto de lesão [...] (TJGO, 2ª C. Crim., Apelação Criminal 3637727.2010.8.09.0152, rel. Des. Jairo Ferreira Junior, j. 21-6-2012).

O crime do art. 306 do Código de Trânsito, com redação da Lei n. 11.705/2008, é de perigo abstrato [...] Presume-se o perigo à segurança viária e à incolumidade pública” (TJES, 2ª C. Crim., Apelação Criminal 24080260987, rel. Des. José Vivas, DJ 13-7-2012).

Portanto os juízes devem estar atentos para perceber que o bem jurídico a ser resguardado é a vida, a integridade física ou o patrimônio de um grande número de pessoas, isto é, daqueles que participam do tráfego urbano os juízes devem estar atentos para perceber que o bem jurídico a ser resguardado é a vida, a integridade física ou o patrimônio de um grande número de pessoas, isto é, daqueles que participam do tráfego urbano.

2.5 DA APREENSÃO DO VEÍCULO

A apreensão do veículo conduzido por um motorista embriagado deve acontecer no momento em que o agente fiscalizador constata que o motorista está bêbado. Tendo o infrator que custear a remoção do carro, custear os encargos e taxas e ainda pagar os dias em que o veículo ficar apreendido no pátio do DETRAN e o veículo só poderá ser retirado mediante pagamento das multas e taxas fixadas pelo Órgão competente.

Com a chegada da Lei Seca o CTB teve acrescentado no artigo 262 o 5º parágrafo, onde prevê que o veículo apreendido deve ser levado para o pátio do DETRAN pois se trata de um serviço público retirar das mãos do condutor embriagado o seu veículo, podendo assim evitar uma situação de perigo e salvar vidas.

Então o artigo 262 do CTB passou a vigorar com a seguinte redação

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão

do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. § 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. § 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria. § 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

Portanto, como podemos ver no segundo capítulo, a atual LEI SECA (12.760/12) se tornou mais rígida, trazendo também alterações junto ao Código de Trânsito Brasileiro, penalidades mais severas para que as pessoas tenham mais consciência, não beber e dirigir, pois se isso acontecer pode trazer vários prejuízos a população, e visando garantir o bem de todos a legislação veio de forma severa para que o prejudicado seja apenas o condutor e não a sociedade.

3 CONFLITO DE NORMAS E PRINCÍPIOS

O Direito é um reflexo da complexidade do mundo e das relações sociais que envolvem a vida humana. Como é inevitável que hajam conflitos nos mais diversos níveis e áreas, não seria diferente com o trânsito. Novas normas são criadas constantemente, aumentando a teia de relações jurídicas, sendo que as novas acabam invadindo áreas abrangidas por outras pré-existentes. Pertinente a observação de Norberto Bobbio ao afirmar que “são bem poucos os direitos considerados fundamentais que não entram em concorrência com outros direitos também considerados fundamentais” (2004, p. 20).

Diversos doutrinadores reconhecem que não há Direito, sob um aspecto amplo, sem existência de conflitos. Até mesmo a opção do intérprete por um princípio,

em detrimento de outro que a ele se opõe, é um fenômeno natural no trabalho do aplicador do Direito (GRAU, 2003, p. 182).

Nesse sentido, Luís Roberto Barroso traz importante lição:

A existência de colisões de normas constitucionais, tanto as de princípios como as de direitos fundamentais, passou a ser percebida como um fenômeno natural – até inevitável – no constitucionalismo contemporâneo. As Constituições modernas são documentos dialéticos, que consagram bens jurídicos que se contrapõem. [...] (BARROSO, 2010, p. 311).

Para Barroso, a interpretação constitucional teve de avançar, buscando “desenvolver técnicas capazes de produzir uma solução dotada de racionalidade e de controlabilidade diante de normas que entrem em rota de colisão” (BARROSO, 2010, p. 335).

A subsunção revelou-se inadequada, apresentando “três cores distintas e nítidas”, conquanto esta nova técnica representa uma “pintura moderna, com inúmeras cores sobrepostas” (BARROSO, 2010, p. 335).

Esta técnica é denominada de ponderação, sendo compreendida como sendo um processo a ser utilizado em casos difíceis, diante dos quais “a subsunção se mostrou insuficiente” (BARROSO, 2010, p. 335).

A ponderação de normas, bens ou valores é a técnica a ser utilizada pelo intérprete, por via da qual ele (i) fará concessões recíprocas, procurando preservar o máximo possível de cada um dos interesses em disputa ou, no limite (ii) procederá à escolha do bem ou direito que irá prevalecer em concreto, por realizar mais adequadamente a vontade constitucional. (BARROSO, 2010, p. 312)

Didaticamente, a técnica da ponderação pode ser dividida em três etapas. Na primeira, o intérprete ira detectar quais são as normas relevantes que poderão solucionar o caso, verificando os conflitos existentes entre elas. Na segunda etapa, os fatos serão melhor examinados, bem com as circunstâncias concretas do caso, estabelecendo a natureza e extensão de sua relação com os elementos normativos. Por fim, na terceira etapa da ponderação é que esta adquire sua especialidade, diferenciando-se da subsunção.

Luís Roberto Barroso afirma que ocorre aqui a atribuição de “pesos” às partes conflitantes:

Os princípios, por sua estrutura e natureza, e observados determinados limites, podem ser aplicados com maior ou menor intensidade, à vista de circunstâncias jurídicas ou fáticas, sem que isso afete sua validade. Pois bem: nessa fase dedicada à decisão, os diferentes grupos de normas e a repercussão dos fatos do caso concreto estarão sendo examinados de forma conjunta, de modo a apurar os pesos que devem ser atribuídos aos diversos elementos em disputa e, portanto, o grupo de normas que deve preponderar no caso (BARROSO, 2010, p. 336)

Após a confirmação quanto ao grupo de normas preponderantes, como alerta Barroso, deve-se ainda “decidir quão intensamente esse grupo de normas – e a solução por ele indicada – deve prevalecer em detrimento dos demais” (BARROSO, 2010, p. 336). Haverá assim a ponderação, a gradação das “cores sobrepostas”, quais sejam os princípios de maior ou menor relevância que se misturam e fornecem uma solução para o aplicador do Direito.

Cabe ao Estado, portanto, não apenas fazer o possível no sentido de propiciar a realização dos direitos e garantias fundamentais, mas também identificar e fazer prevalecer a ordem de precedência desses, determinando que o de maior peso possua maior abrangência com o fim de garantir a segurança de todos e promover o bem comum (COUTINHO; ALVES; 2009, p. 3).

3.1 DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE

O princípio da razoabilidade reveste-se da necessidade de que haja uma adequação de sentido entre a atuação do Estado, através da produção de normas, e os fins almejados. “É razoável o que seja conforme à razão, supondo equilíbrio, moderação e harmonia” (BARROSO, 2004, p. 224) .

Luís Roberto Barroso define: “o princípio da razoabilidade é um parâmetro de valoração dos atos do Poder Público para aferir se eles estão informados pelo valor superior inerente a todo ordenamento jurídico: a justiça” (BARROSO, 2004, p. 224).

Há, contudo, riscos da má aplicação desses dois princípios. Eros Grau afirma existir certa “banalização” nessa questão, como se o intérprete e aplicador da

lei pudesse “corrigir” o legislador simplesmente evocando os princípios da proporcionalidade e razoabilidade (2003, p. 179).

Acrescente-se, ainda, tal banalização com o uso do princípio da dignidade da pessoa humana, o qual também pode ser indevidamente utilizado quando não se deseja aplicar plenamente uma lei, abrandando seus efeitos. A proporcionalidade e razoabilidade, no caso da Lei Seca, verificam-se observadas quanto à rigidez na fiscalização e apuração da infração, tendo em vista seus objetivos: reduzir a insegurança e garantir incolumidade no trânsito. Mesmo ao estabelecer a tolerância zero, obrou o legislador acertadamente, já que não há uma correlação clara entre os limites máximos de alcoolemia e suas consequências.

Para os estabelecimentos comerciais situados nas áreas rurais das rodovias federais, os quais não podem vender bebida alcoólica, a medida foi proporcional e razoável, pois estes podem vender diversos outros produtos. A “penalidade” a eles imposta não os impede de exercer a livre iniciativa em sua atividade econômica.

Por fim, quanto ao teste para verificação de alcoolemia, este é perfeitamente razoável, pois o agente público precisa garantir, na medida do possível, que o condutor abordado, que se encontra sob sua responsabilidade (mesmo que temporariamente), não saia dirigindo colocando sua vida e a de outros em risco.

3.2 A REDUÇÃO DO NUMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

A Lei Seca completa 12 anos no Brasil, de acordo com os dados da Polícia Rodoviária Federal, o álcool foi uma das principais causas das ocorrências em 2019 nas rodovias federais do país, chegando a 10%. Um estudo conduzido pelo Centro de Pesquisas e Economia do Seguro (CPES) e divulgado em 2017 aponta que, entre 2008 e 2016, a Lei Seca evitou a morte de 41 mil pessoas. Contudo, a embriaguez ao volante continua sendo uma das principais causas de acidentes de trânsito no país.

Desde abril de 2018 as imposições da Lei Seca ficaram mais rigorosas, justamente para inibir ainda mais quem insiste em associar álcool e direção. A mudança no CTB definiu que o motorista que dirigir bêbado e causar acidente com

vítima fatal, será enquadrado no crime de homicídio Culposo, podendo pegar de 05 a 08 anos de prisão. Se o acidente ocasionar lesões graves ou gravíssimas, a pena varia de 02 a 05 anos de prisão, sendo que, em ambos os casos, não há direito à fiança. O número de acidentes de trânsito no Brasil com vítimas fatais é de 1,5 milhão (mais especificamente 1.524.465 mortes). Se todos esses números continuarem crescendo, até o ano de 2060 terão morrido 8.225.585 pessoas no trânsito brasileiro.

Porém, o legislador visando conter este alarmante número de mortes, em 2008, editou a Lei n. 11.705, popularmente apelidada de Lei Seca. Anos depois a lei trouxe dúvidas a população sobre sua eficácia. Diante esse contexto, o número de mortes no trânsito continuava a crescer, então, em 2012, novamente o legislador demonstrou interesse e projetou uma nova lei, a Lei n. 12.760. A Nova Lei Seca, como ficou conhecida, tornando o CTB ainda mais rigoroso, promovendo alterações em seus artigos.

Percebe-se então que, após as mudanças na norma, tornou-se fácil comprovar a embriaguez, e a multa, ficou ainda mais “pesada”, tornando o trabalho dos agentes de trânsito mais eficientes e diminuindo as impunidades dos motoristas infratores.

A reformulação da lei, trouxe mais tranquilidade a população e também doutrinadores como Fernando Capez e Damásio de Jesus, porém desagradou a outros como Luiz Flávio Gomes. O fato é que, desde a promulgação da Nova Lei Seca, foram apresentados resultados positivos quanto a diminuição no número de acidentes de trânsito provocados pelo consumo abusivo de álcool. E este resultado é reflexo das novas regras impostas por tal lei. O objetivo é tirar de circulação os poucos maus condutores que trazem um risco muito grande aos cidadãos que circulam de forma adequada", portanto, a nova legislação usa sobretudo a prevenção para evitar os acidentes.

Os reflexos que a nova lei seca (Lei 12.760/2012) trouxe surgiram imediatamente. A legislação que trata da embriaguez ao volante levou dezenas de motoristas bêbados para a cadeia neste período, na capital goiana e nas estradas que cortam o Estado de Goiás.

Só em Goiânia, existe em média uma prisão a cada dois dias. No mesmo período, entre 2011 e 2012, não houve nenhuma prisão na capital por este tipo de crime. As prisões só foram possíveis graças às mudanças que passaram a admitir outras provas da alcoolemia, além do teste do bafômetro, uma das principais mudanças da nova lei.

Nas estradas (Elvis Souza, 2013, p.02):

Nos cerca de 3 mil quilômetros de rodovias federais em Goiás foram flagrados neste primeiro mês de vigor da nova lei seca 113 condutores dirigindo embriagados. Mais de um terço deles estava com alto índice de álcool no organismo e foi encaminhado à delegacia (veja números no quadro). Foram, em média, quatro autuações por dia e 1,5 prisão também por dia no período.

Em Goiânia, também sentiram os efeitos das mudanças trazidas pela Nova Lei Seca, os proprietários de bares e restaurantes de Goiânia. Com o aumento do número de blitz na cidade, todos os dias, chegando a oito pontos de fiscalização nos finais de semana. O endurecimento da lei é algo natural e desejável, então recomenda-se que se chame um UBER ou um TAXI quando for sair e beber.

Após a Nova Lei Seca ter entrado em vigor, os resultados positivos apareceram inclusive nas rodovias federais. Se observados os números da PRF registram diminuição de 6% nos acidentes relacionados ao consumo de álcool no País no primeiro semestre de 2013, se comparado com o mesmo período em 2012.

Para o inspetor Stênio Pires (Elvis Souza, 2019, p.02):

De fato, a modificação na legislação foi fundamental para que ocorresse essa queda na questão dos acidentes relacionados com a alcoolemia, mas junto a essa questão, teve um aumento da fiscalização realizada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

O inspetor da PRF completa (Elvis Souza, 2019, p.02):

O impacto mais forte é a questão da sensação de impunidade do cidadão. Ele podia dirigir alcoolizado, se negar a fazer o teste do etilômetro, e recebia apenas uma autuação e tinha a CNH recolhida, ou seja, ele não era autuado por crime. Agora, não, a sensação de impunidade caiu drasticamente no meio da população.

De acordo com Mônica Pereira, o número de motoristas presos em flagrante por dirigirem embriagados na capital goiana já havia aumentado em 246% em relação a mesma data no ano anterior:

Ao todo, foram efetuadas 412 prisões em flagrante em Goiânia de janeiro até esta segunda-feira (16). Em 2012, no mesmo período, o número de prisões foram 119. Em média, foram realizadas fiscalizações em oito bairros da capital, além da BR-153, BR-060 e GO-070. O registro de mortes em acidentes também diminuiu. Até 16 de dezembro de 2012, 263 pessoas morreram em acidentes envolvendo alcoolismo. No mesmo período, em 2013, o número caiu para 249. Já a quantidade de acidentes sem casos de morte reduziu de 26.192 para 23.683 em todo o Estado (2013, p. 1).

Em 2018, novamente a Nova Lei Seca registra queda de motoristas alcoolizados. No carnaval do Rio de Janeiro, conforme dados apresentados pelo G1 (Globo, 2018, p.1):

O número de motoristas alcoolizados que foram flagrados durante o feriado de carnaval de 2018 pela Operação Lei Seca foi menor do que o registrado no mesmo período em 2017. Ao todo, foram 808 casos, contra 940 no ano passado. Mesmo com o aumento da área de abrangência das ações, que passaram a atuar 24 horas por dia, foram registrados 808 casos, contra 940 no mesmo período de 2018. Ao todo, 250 agentes, entre funcionários da secretaria, da Polícia Militar e do Detran, atuaram nos 96 pontos de fiscalização, incluindo o interior do estado.

O resultado foi extremamente positivo. Principalmente, se levarmos em conta a maior abrangência na área de atuação, com as blitzes diurnas e o aumento do número de operações. Isso mostra a mudança de hábito da população.

Motoristas de todas as regiões do Brasil começam a se conscientizar sobre os riscos causados pela combinação perigosa de bebida e volante. Como já mencionado, os saldos de acidentes nas rodovias federais do país já tiveram uma redução considerável.

O Ministério da Justiça diz que o número de mortes nas estradas foi considerado o menor dos últimos doze anos". Esse resultado demonstra as consequências positivas da Lei n. 12.760/2012 e a importância de manter e intensificar ações que visem conscientizar a sociedade sobre a importância de redobrar os

cuidados ao volante, respeitando os limites de velocidade nas rodovias e sobretudo, não ingerindo bebidas alcoólicas.

Sendo assim, motoristas devem pensar bem antes de guiar um carro sob efeito de álcool, pois as punições segundo as normas da nova lei são bastante severas, podendo gerar multa, cadeia e até mesmo, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Este é caminho mais eficiente para prevenir os acidentes provocados pela irresponsabilidade de alguns motoristas, além de fortalecer a fiscalização e educar/conscientizar a população, pois estas atitudes podem salvar vidas e evitar o sofrimento de muitas famílias pelas perdas provocadas pelo álcool no trânsito.

CONCLUSÃO

O presente trabalho apresentou a origem, a evolução da legislação de trânsito brasileira, a Lei n. 9.503/97 a qual instituiu o Código de trânsito Brasileiro (CTB), a Lei n. 11.705/08 (Lei Seca), sobretudo as alterações no CTB introduzidas pela Lei n. 12.760/12, a Nova Lei Seca, e seus reflexos para a sociedade.

Pretendeu-se com este trabalho um entendimento mais amplo a respeito da Nova Lei Seca, pois o Brasil é um dos países com maior número de mortes no trânsito, sendo em sua maioria provocadas por motoristas alcoolizados. Em decorrência desta tragédia, o legislador editou a referida lei com a finalidade de diminuir esses índices.

Sabe-se, por exemplo, que a Nova Lei Seca se deu por um processo evolutivo que teve início em 23 de setembro de 1997 com a criação do CTB, em seguida, com o advento da Lei n. 11.705 de 19 de junho de 2008 (antiga Lei Seca), e por fim, em 20 de dezembro de 2012, foi instituída a nova lei (12.760/12).

A nova lei trouxe inovações aos artigos alterados (165, 262, 276, 277 e 306), conforme demonstrado o segundo capítulo deste trabalho, como por exemplo o aumento no valor da multa, outros meios de provas para enquadrar o condutor embriagado ao crime de trânsito, sobretudo esta nova lei enrijeceu ainda mais o CTB, estabelecendo tolerância zero para aqueles condutores que persistiam em dirigir veículos sob o efeito do álcool.

Também foi visto que houve controvérsias em relação a constitucionalidade da lei anterior (11.705/08), pois existia uma corrente doutrinária a qual acreditava que a referida lei feria alguns dos direitos constitucionais, como o direito à liberdade, à locomoção e o de não produzir prova contra si mesmo. Em contrapartida, com o intuito de defender esta, houve aqueles que acreditavam que ela não extrapolava esses direitos, pelo contrário, sua visão era de proteger a coletividade, salvando a vida de condutores e pedestres.

As pesquisas apresentadas no terceiro capítulo mostraram dados relevantes a favor da Nova Lei Seca, pois embora esta ainda seja duramente criticada,

ela mostra ser eficaz. De acordo com os dados citados, a mencionada lei teve um papel fundamental na diminuição de acidentes de trânsito desde de sua promulgação, esses fatores nos mostram os resultados positivos da lei.

Segundo as premissas lançadas ao longo deste trabalho, percebe-se que o legislador buscou limitar a liberdade daqueles que bebem antes de dirigir, para resguardar o bem comum. Não houve a proibição de ingerir bebida alcoólica, mas sim um limite para essa liberdade, impedindo que o arbítrio de ingerir bebida alcoólica, ferisse a sociedade no seu direito à vida e a dignidade humana.

Acerca da infração administrativa e o crime de trânsito, restou demonstrado, por meio da doutrina, da jurisprudência e tendo em vista a legislação existente, que o legislador inovou ao estabelecer tolerância zero para configuração destas. Hoje a simples influência de álcool já caracteriza a infração e sujeita o motorista infrator às sanções administrativas que são aplicadas pelo Estado com base no poder de polícia.

Já para o condutor se enquadrar no crime de trânsito, basta extrapolar o limite de 6 decigramas ou mais de concentração de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar, além de sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora, que serão provadas através de fotos, vídeos, entre outros meios de provas.

Caracterizado o crime, o condutor será autuado e preso em flagrante pelo agente de trânsito, devendo a autoridade policial conceder fiança por se tratar de crime punido com detenção. Ressalta-se que a fiança será de acordo com valor do veículo retido, o qual o infrator estava dirigindo.

Dessa forma, seja pela consciência de cada condutor ou pela rigorosa Lei 12.760/12, o fato é que com a vigência desta desde 2012, o número de mortes e acidentes nas ruas e estradas brasileiras diminuiu, e ainda, a sociedade foi beneficiada tanto em vidas quanto em segurança no trânsito.

Por todo o exposto, reitera-se que a Nova Lei Seca, deixou o CTB ainda mais rígido, por meio de algumas alterações em seus artigos, conforme já mencionadas, e que, apesar das críticas, também houve aceitação por diversas camadas da sociedade, haja vista a acentuada diminuição no índice de acidentes de trânsito provocada pelo consumo abusivo de bebidas alcoólicas além da conscientização dos condutores de veículos automotores de “Se for dirigir não beba”.

REFERÊNCIAS

BARROSO, Luís Roberto. *Interpretação e aplicação da Constituição: fundamentos de uma dogmática constitucional transformadora*. 6. ed, revista, atualizada e ampliada. São Paulo: Saraiva, 2004.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, Senado, 1988.

BRASIL, Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008. <https://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 02 de maio de 2019.

Brasil, Lei n. 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: <<https://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 05 de maio de 2019.

Brasil, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 05 de maio de 2019.

Brasil, *Nova resolução deixa Lei Seca mais rígida*. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2013/01/29/nova-resolucao-deixa-lei-secamais-rigida>. Acesso em: 05 de maio de 2019.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. *Nova lei Seca: Comentários á Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012*. Ed. Freitas Bastos.

CAPEZ, Fernando. *Aspectos criminais do código de trânsito brasileiro*. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

CAPEZ, Fernando. *Curso de Direito Penal: legislação penal especial*. v. 4. 3.ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.

COUTINHO, Juliana Pereira; ALVES, Geovana Ferreira de Andrade. *Análise acerca da legalidade do uso do etilômetro*. Fls 3 a 11 do processo nº 08650.001209/2009-94 do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Ministério da Justiça. Brasília, 2009. Disponível em: . Acesso em: 25 set. 2020.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

GOMES, Luiz Flávio. *Lei seca: certos, equívocos, abusos e impunidade*. Disponível em: . Publicado em 04 jul. 2008. Acesso em: 25 set. 2020.

GRAU, Eros Roberto. *Ensaio e discurso sobre a interpretação/aplicação do direito*. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

GOMES, Luiz Flávio. *Lei seca: certos, equívocos, abusos e impunidade*. Rede de Ensino Luiz Flávio Gomes, 4 jul. 2008. Disponível em: <<http://www.lfg.com.br>>. Acesso em: 05 de maio de 2019.

GOMES, Luiz Flávio. *Nova Lei Seca: comentários à Lei n. 12.760, de 20-12-2012* / Luiz Flávio Gomes, Leonardo Schmitt de Bem. – São Paulo: Saraiva, 2013. – (Coleção saberes monográficos / coordenadores Alice Bianchini, Ivan Luís Marques, Luiz Flávio Gomes).

LOPES, Maurício Antônio Ribeiro. *Princípios políticos do direito penal*. 2. ed. Série princípios fundamentais do direito penal moderno, v.3. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1999.

RESOLUÇÃO Nº 432, DE 23 DE JANEIRO DE 2013, CONSIDERANDO a nova redação dos art. 165, 276, 277 e 302, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dada pela Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)

RESOLUÇÃO n°038/2020 – CEPE

ANEXO I

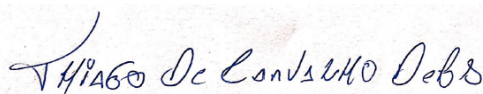
APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante THIAGO DE CARVALHO DEBS do Curso de Direito, matrícula 2015.2.0001.1275-3, telefone: (62) 99906.5333, e-mail thiagodecarvalhod@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado LEI SECA N° 12.760/12: OS EFEITOS JURÍDICOS E SUAS ALTERAÇÕES, gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 25 de novembro de 2020.

Assinatura do(s) autor(es):



Nome completo do autor: THIAGO DE CARVALHO DEBS

Assinatura do professor-orientador:



Nome completo do professor-orientador: ROBERTA CRISTINA DE MORAIS SIQUEIRA