



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA  
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO  
MONOGRAFIA JURÍDICA

**PECULIARIDADES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, COM  
ÊNFASE AO ARTIGO 306.**

ORIENTANDO: RAPHAEL SANTOS CORTÊS.

ORIENTADORA: PROF. (A) Dr<sup>a</sup>. FERNANDA DE PAULA FERREIRA MOI.

GOIÂNIA-GO

2023

RAPHAEL SANTOS CORTÊS

**PECULIARIDADES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, COM  
ÊNFASE AO ARTIGO 306.**

Monografia Jurídica apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-GOIÁS).

Professora Orientadora – Dr<sup>a</sup>. Fernanda de Paula Ferreira Moi.

GOIÂNIA-GO

2023

RAPHAEL SANTOS CORTÊS

**PECULIARIDADES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, COM  
ÊNFASE AO ARTIGO 306.**

Data da Defesa: 13 de junho de 2023.

BANCA EXAMINADORA

---

Orientadora: Profa. Dr <sup>a</sup> FERNANDA DE PAULA FERREIRA MOI	Nota
--	------

---

Examinadora: convidada: Profa. Dr <sup>a</sup> EUFROSINA SARAIVA SILVA	Nota
--	------

## **Dedicatória**

É com profunda gratidão e respeito que dedico esta obra de pesquisa, em primeiro lugar, à minha mãe Maria da Penha dos Santos Cortês, que sempre acreditou em meu processo acadêmico e almejou com ardor a minha festa de formação, bem como a minha solenidade de grau no curso de bacharelado em Direito. À minha irmã Raissa Santos Cortês, que, de maneira ímpar, sempre me auxiliou financeiramente em meu desempenho e trajetória como estudante universitário.

A estes, bem como ao meu pai, Rivaldo Peris Cortês que sempre acompanharam minha trajetória e desenvolveram ideias de motivação e de perseverança, nunca me deixaram abaixar a cabeça frente aos grandes problemas do cotidiano aos quais poderiam impedir lograr êxito à minha graduação.

Somado a isso, dedico ao legado que deixarei a meus sobrinhos, futuros filhos e a todos meus familiares, que estiveram e estarão sempre a me acompanhar nessa árdua carreira ao qual escolhi percorrer.

Por fim, a minha tia, por nome Maria do Socorro, que intercedeu com orações à minha conclusão e as súplicas ao Senhor Jesus que nunca me deixasse findar as forças para realizar a conclusão desta intentada acadêmica.

“(...)BEM-AVENTURADOS OS QUE  
TÊM FOME E SEDE DE JUSTIÇA,  
PORQUE ELES SERÃO FARTOS(...)”

(Mateus 5:6)

# SUMÁRIO

<b>RESUMO/ ABSTRACT.....</b>	<b>07</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>08</b>
<b>1 – DA ATUAL NORMATIVA VIÁRIA VIGENTE NO TERRITÓRIO BRASILEIRO.....</b>	<b>09</b>
1.1 Da breve origem do trânsito e sua progressão da normativa viária no território brasileiro.....	09
1.2 Da breve compreensão ao Código de Trânsito Brasileiro e suas Resoluções.....	15
1.3 Da organização e relevância dos órgãos e agentes de trânsito na fiscalização e garantia da segurança viária.....	18
1.4 Da importância de estar ciente das consequências das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB, com foco ao artigo 306.....	23
<b>2 – EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: O ENQUADRAMENTO JURÍDICO DA CONDUTA E A ATUAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....</b>	<b>32</b>
2.1 Do artigo 306 do CTB e a lei seca: reflexos das modificações do código de trânsito brasileiro na caracterização do crime de embriaguez ao volante.....	32
2.2 Do olhar superficial sobre as estatísticas dos crimes de trânsito: uma análise preliminar das ocorrências de embriaguez ao volante.....	42
2.3 Embriaguez ao volante: sempre um crime? uma análise jurídica e conceitual sobre as implicações da condução sob efeito de álcool no código de trânsito brasileiro.....	48
2.4 A teoria da <i>Actio Libera In Causa</i> e sua aplicação aos crimes de embriaguez ao volante, crimes dolosos e culposos, dolo eventual, e as teorias aplicadas aos crimes de embriaguez não acidental e preordenada.....	54
<b>3 – CIDADANIA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO COMO BASES PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO.....</b>	<b>61</b>
3.1 Das políticas públicas relacionadas a educação para o trânsito: do ensino básico ao ensino superior.....	61
3.2 Soluções a curto, médio e longo prazo para reduzir mortes causadas por condução de veículo sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas.....	65
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>70</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA.....</b>	<b>72</b>

# PECULIARIDADES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: COM ÊNFASE AO ARTIGO 306.

RESUMO:

Raphael Santos Cortês<sup>1</sup>

Esta Monografia Jurídica tem como objetivo analisar e estudar as gravidades dos crimes de trânsito, com foco no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da condução sob efeito de substâncias psicoativas. Serão abordados fatos e circunstâncias que impactam diretamente a vida diária de pedestres, motoristas e da sociedade em geral. O artigo discute a atuação, repressão, administração e punição desse crime, que resulta na perda de centenas de vidas inocentes diariamente. Também serão apresentados relatos sobre acidentes fatais e o crescente desrespeito às normas e legislações de trânsito, enfatizando o uso de álcool, drogas e substâncias que afetam a capacidade dos motoristas de conduzir de forma consciente.

**Palavras Chaves:** Álcool e direção, mortes no trânsito, trânsito consciente, Educação no trânsito.

## ABSTRACT

The present scientific article develops as an objective to analyze, study, demonstrate about the seriousness of traffic crimes with emphasis on its article 306 of the Brazilian traffic code. Facts and circumstances will be affected, which directly interfere with those of passers-by, businessmen and society in general. Thus demonstrating administration, repression, and punishment of this crime that daily takes innocent lives. It will be necessary the facts of fatalities and the growing disrespect for traffic rules and legislation that mark numbers of such actions and as those most affected by the recklessness of drivers who insist on driving can be drunk or under the effects of tropics, the capacity of hallucinogens, which its visual influence, physical or any other way of considering its realization.

**Keywords:** Alcohol and driving, traffic deaths, conscious traffic, traffic education.

---

<sup>1</sup> Graduando do curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica de Goiás  
Servidor Público (Estagiário) no Ministério Público do Estado de Goiás.  
E-mail/contato: [raphaels.cortes@gmail.com](mailto:raphaels.cortes@gmail.com)

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho de curso tem como tema central as peculiaridades do Código de Trânsito Brasileiro, com ênfase ao artigo 306, que trata do delito de condução veicular sob a influência de substância psicoativa. Este estudo tem por objetivo aprofundar o conhecimento acerca das normas e condutas estabelecidas pelo referido código, bem como analisar a efetividade das penalidades aplicadas nesses casos.

Ao longo do tempo, houve uma evolução significativa no transporte, desde a utilização da força humana até o advento da roda, que revolucionou a mobilidade e o deslocamento das pessoas. Com o crescimento da frota automobilística, tornou-se imprescindível a criação de um arcabouço legal que regulamentasse o trânsito, garantindo a segurança viária e a harmonia entre os usuários das vias públicas.

Assim, em 1997, foi promulgado o Código de Trânsito Brasileiro, que entrou em vigor no ano seguinte. O objetivo desse código é estabelecer diretrizes seguras, normas e condutas a serem seguidas no trânsito, visando à proteção da vida e à prevenção de acidentes. Dentre as várias disposições do código, destaca-se o artigo 306, que trata do delito de condução sob efeito de substância psicoativa, um tema de extrema relevância e com diversas particularidades.

Neste estudo, serão analisadas as implicações legais, as penalidades e as garantias constitucionais relacionadas ao artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Será realizada uma investigação aprofundada da jurisprudência, das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e das bases jurídicas que fundamentam as penalidades aplicadas nesses casos.

Além disso, serão explorados estudos doutrinários, artigos científicos e experiências compartilhadas, a fim de compreender a eficácia das penalidades na conscientização dos condutores, na prevenção de acidentes e na promoção de um comportamento responsável no trânsito.

Por meio dessa análise, espera-se apresentar recomendações e sugestões para aprimorar a aplicação das penalidades, considerando os aspectos jurídicos, educativos e de segurança viária. O objetivo final é contribuir para a construção de um sistema de penalidades mais eficiente, que resguarde os direitos dos cidadãos e assegure um trânsito seguro, responsável e harmonioso em nosso país.

## **1. DA ATUAL NORMATIVA VIÁRIA VIGENTE NO TERRITÓRIO BRASILEIRO.**

### **1.1 – DA BREVE ORIGEM DO TRÂNSITO E SUA PROGRESSÃO NORMATIVA VIÁRIA NO TERRITÓRIO BRASILEIRO.**

No alvorecer das civilizações humanas, na remota antiguidade, o ato primordial de locomover-se do ser humano, ao empreender a sua própria força para percorrer distâncias, portando consigo a totalidade dos seus bens, ora por vezes acarretando-os por meio de tecidos e lençóis, ora suspendendo-os por rudimentares estruturas de madeira, ora carregando-os consigo ao tiracolo ou sobre os seus ombros. O trânsito e a sociedade, ao longo dos tempos, presenciaram uma evolução sem precedentes quando consideraram a possibilidade de transferir tal carga aos animais, que conferiram maior mobilidade e incrementaram o poder de deslocamento nas suas jornadas.

Após a concepção da primeira roda, elemento que prestou auxílio ao transporte humano na Suméria, por volta de 3.500 A.C., conjectura-se que os pioneiros inventores tenham sido provenientes das tribos que habitavam a antiquíssima Mesopotâmia. Relatos sugerem que a roda primordial foi concebida a partir de um tronco de árvore, inicialmente empregado como cilindro, para mais adiante se metamorfosear em disco, sendo posteriormente adaptada às antigas carruagens tracionadas por equinos, as quais sofreram várias modificações ao longo dos tempos até a presente evolução.

As incessantes mutações de locais de repouso, habitação e deslocamentos de tropas impuseram a Roma a impreterível necessidade de regulamentar o trânsito. Tal imposição levou o ilustre imperador Júlio César a proibir a circulação de veículos com rodas durante o dia, ademais instituir uma regulamentação acerca do fluxo e impor limitações ao peso dos veículos destinados ao transporte de carga. Entre as restrições estabelecidas para determinados veículos em Roma, destacam-se:

Entre as restrições estabelecidas para determinados veículos em Roma, merece destaque a imposição de requisitos rigorosos quanto à capacidade de carga, com o intuito de preservar a integridade das vias e garantir a fluidez do tráfego. Cabe ressaltar que tais regulamentações não apenas visavam a salvaguarda da

infraestrutura viária, mas também tinham como desiderato promover a segurança e o bem-estar dos cidadãos romanos.

De acordo com Carvalho (2015):

O aumento populacional na cidade de Roma fez com que o trânsito de pessoas nas ruas estreitas fosse praticamente impossível. Ligado ao crescimento demográfico estava o desenvolvimento de uma sólida e forte atividade comercial. Assim, o comércio era intenso entre os diferentes profissionais, como barbeiros, ferreiros e demais profissionais.

A rua era o local de trabalho desses diferentes profissionais. Diversos vendedores ambulantes faziam das vias públicas o balcão de exposição de suas mercadorias. Nesses locais, disputavam espaço com carruagens e as liteiras (cadeiras utilizadas para transportar os ricos) utilizadas pela elite romana. Carvalho (2015, p. 115)

Nesse contexto, foi promulgada uma meticulosa legislação que determinava, por exemplo, limites precisos de peso a serem observados pelos condutores de veículos de transporte de mercadorias. Essa medida primordial, fruto da perspicácia de governantes preocupados com o ordenamento urbano, conferia uma proteção efetiva às vias públicas, evitando assim a degradação prematura e assegurando a comodidade dos usuários.

Ademais, a restrição da circulação de veículos com rodas durante o período diurno demonstra a clara percepção de que o excesso de tráfego poderia acarretar danos irreparáveis às estruturas viárias, além de comprometer a segurança dos pedestres e a fluidez do transporte público. Nesse sentido, o visionário Júlio César, munido de sua autoridade imperial, estabeleceu uma normativa que regulamentava o uso das vias no decorrer do dia, buscando um equilíbrio entre a necessidade de locomoção e a preservação da ordem urbana.

Por conseguinte, é inegável a importância das medidas adotadas pelo antigo Império Romano no que tange ao tráfego e à regulamentação dos veículos de transporte. Ao instituir regras rígidas e fiscalizar o cumprimento das mesmas, os governantes romanos visavam garantir a segurança e a eficiência do sistema viário, assegurando que as vias públicas permanecessem em condições adequadas para o tráfego constante, evitando-se o desgaste prematuro e a degradação das estruturas urbanas.

Nesse contexto, ao analisar as origens do trânsito e suas implicações históricas, torna-se incontestável a influência duradoura do legado romano no desenvolvimento das normas e regulamentações que norteiam o tráfego atualmente. A sapiência e a visão de estadistas como Júlio César servem como um farol para a

compreensão das necessidades sociais e urbanas, ainda reverberando em nossos dias, enquanto buscamos aprimorar constantemente as políticas e práticas relacionadas ao trânsito e à mobilidade urbana.

Em suma, a história do trânsito remonta aos primórdios da humanidade, com o ser humano empregando sua força e criatividade para se locomover e transportar seus pertences. No entanto, foi na antiga Roma que as primeiras medidas de regulamentação do tráfego e do uso de veículos com rodas foram efetivamente estabelecidas, demonstrando a relevância e o pioneirismo desse império na construção de uma sociedade organizada

No contexto contemporâneo, à luz das conquistas e avanços tecnológicos, podemos refletir sobre a evolução e as transformações significativas no âmbito do trânsito e da mobilidade. As antigas carruagens puxadas por cavalos deram lugar aos automóveis e meios de transporte mais sofisticados, impulsionados por motores de combustão interna e, mais recentemente, por tecnologias limpas e sustentáveis.

Hoje, enfrentamos desafios complexos, como a gestão do tráfego em grandes centros urbanos, a busca por soluções de transporte mais eficientes e ecologicamente responsáveis, além da necessidade de promover a segurança viária e proteger o bem-estar dos usuários. É nesse contexto que os estudiosos e profissionais do Direito desempenham um papel fundamental, atuando na formulação e aprimoramento de políticas públicas, leis e regulamentos que visam garantir um trânsito seguro, ordenado e sustentável.

Assim complementa Vilela, (2019)

O advento das revoluções sociais e, especialmente a Revolução Industrial, contribuiu sobremaneira para o crescimento da população e conseqüentemente houve um incremento das cidades e das relações interpessoais. Muitas vezes, as distâncias entre os centros comerciais dificultavam as negociações no livre mercado, daí a necessidade de um avanço tecnológico no sentido de criar meios de transporte para que estas distâncias fossem superadas.

Assim ocorreu com a humanidade, os negócios eram realizados com pessoas próximas, os animais eram utilizados como meio de transporte e locais, ainda que distantes, poderiam ser atendidos pelos negociantes. Somente no século XIX, no ano de 1886, foi criado por Karl Benz o primeiro automóvel. Vilela (2019, p. 130)

Assim, ao analisarmos as origens do trânsito e as contribuições históricas da Roma Antiga, podemos compreender a importância do estudo e da compreensão das bases jurídicas que fundamentam as normas e regulações contemporâneas

relacionadas ao tráfego e à mobilidade. Por meio da reflexão sobre o passado, somos capazes de traçar paralelos entre as medidas adotadas no Império Romano e os desafios que enfrentamos hoje, buscando soluções eficazes e adequadas às necessidades da sociedade moderna.

A trajetória do trânsito ao longo dos séculos é marcada por uma evolução constante, impulsionada pelo engenho humano e pelas demandas sociais. A compreensão das origens históricas e o estudo do arcabouço jurídico que permeia as questões de tráfego e mobilidade são fundamentais para que os profissionais do Direito possam contribuir de maneira efetiva na criação e reformulação de políticas públicas, bem como na garantia dos direitos e deveres dos cidadãos no contexto do trânsito urbano. Ao trilharmos esse caminho, estaremos construindo um futuro no qual a mobilidade seja segura, sustentável e acessível a todos.

No contexto contemporâneo brasileiro, a história do trânsito traz consigo uma série de marcos e transformações significativas. Desde a criação do lendário Caminho de Peabiru no século XVI, que conectava o Brasil ao Peru, passando por Bolívia, Paraguai e atravessando a cordilheira dos Andes até chegar ao oceano Pacífico, até a introdução do motor de combustão interna e a fabricação do automóvel durante a revolução industrial do século XVIII, as vias de tráfego e a mobilidade foram constantemente influenciadas por eventos históricos e avanços tecnológicos.

O advento do automóvel no Brasil, com a chegada do primeiro carro importado da França em 1897, marcou não apenas o início de uma era de transporte, mas também trouxe consigo os primeiros desafios relacionados à segurança viária. Os primeiros acidentes ocorridos no país despertaram a necessidade premente de estabelecer regulamentos e normas que pudessem se adequar a esse novo cenário.

É importante ressaltar que as mudanças políticas e a implementação de políticas públicas voltadas para os menos favorecidos, assim como o surgimento do "Fordismo", contribuíram para a disseminação do consumo de automóveis nas classes de baixa renda, aumentando a demanda por estradas e vias pavimentadas. Essa expansão do tráfego nas ruas e avenidas gerou a urgência de criar normas e regulamentos capazes de suprir e ordenar o crescente fluxo de veículos.

Assim complementa Vilela, (2019):

O advento das revoluções sociais e, especialmente a Revolução Industrial, contribuiu sobremaneira para o crescimento da população e conseqüentemente houve um incremento das cidades e das relações interpessoais. Muitas vezes, as distâncias entre os centros comerciais dificultavam as negociações no livre mercado, daí a necessidade de um avanço tecnológico no sentido de criar meios de transporte para que estas distâncias fossem superadas.

Assim ocorreu com a humanidade, os negócios eram realizados com pessoas próximas, os animais eram utilizados como meio de transporte e locais, ainda que distantes, poderiam ser atendidos pelos negociantes. Somente no século XIX, no ano de 1886, foi criado por Karl Benz o primeiro automóvel. Vilela (2019, p. 135)

A partir desse ponto, o desenvolvimento do trânsito não parou, com a expansão das linhas de trem, metrô e a construção de extensas redes viárias que invadiram as cidades. Em 1928, foi inaugurada a primeira rodovia pavimentada no Brasil, a BR-040, considerada a melhor rodovia da América do Sul na época, e que posteriormente foi privatizada em 1996.

Contudo, o crescimento desordenado e a falta de planejamento adequado no desenvolvimento das cidades levaram à necessidade de criar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 23 de setembro de 1997, regido pela lei nº 9.503. Essa legislação visava ordenar o trânsito e aplicar sanções aos condutores, estabelecendo regras claras e diretrizes para garantir a segurança nas vias.

Diante do alarmante número de mortes no trânsito, que em 1986 alcançou um triste patamar, sendo assim considerado o maior do momento até a época, com um total de 27.306 vítimas fatais, conforme dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), é crucial compreender a importância do Código de Trânsito Brasileiro e seu papel fundamental na classificação, análise, punição e ordenação do tráfego.

Conforme destaca o renomado jurista Vilela (2019):

A implementação do Código de Trânsito Brasileiro representou um marco na história do país, pois trouxe consigo a necessidade urgente de lidar com a gravidade do problema das mortes no trânsito e promover uma mudança de paradigma na cultura de segurança viária. Vilela (2019, p. 145)

Nessa senda, o CTB estabeleceu diretrizes claras para condutores, pedestres e demais usuários das vias, visando a redução de acidentes e a preservação de vidas. Nesse sentido, a legislação vigente se fundamenta em importantes doutrinas do Direito de Trânsito, cujas contribuições são essenciais para a compreensão e aplicação das normas.

## O renomado doutrinador Sousa (2020)

o Código de Trânsito Brasileiro deve ser interpretado à luz dos princípios da segurança, da responsabilidade, da prevenção e da educação no trânsito. Esses princípios refletem a necessidade de adotar medidas preventivas, promover a conscientização dos usuários e responsabilizar os infratores, com o objetivo de garantir a ordem e a preservação da vida nas vias públicas. Sousa (2020, p. 178 e 179 )

Dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro e as doutrinas que o embasam refletem o esforço contínuo do Estado em criar uma estrutura legal sólida e eficiente para a regulação do tráfego, visando à segurança e ao bem-estar de todos os cidadãos. É importante ressaltar que a aplicação correta dessas normas requer não apenas o conhecimento teórico, mas também uma postura ética e responsável por parte dos condutores, para que o objetivo de um trânsito seguro e ordenado seja efetivamente alcançado.

A trajetória histórica do trânsito no Brasil revela a necessidade de constante evolução das leis e regulamentos para enfrentar os desafios impostos pela mobilidade urbana. A implementação do Código de Trânsito Brasileiro representou um avanço significativo na busca por um tráfego mais seguro e responsável, amparado por doutrinas jurídicas que enfatizam a importância da segurança, da responsabilidade e da preservação da vida humana. Ao adotar uma abordagem baseada em princípios como segurança, prevenção, responsabilidade e educação, o CTB e as doutrinas jurídicas pertinentes fornecem um arcabouço sólido para a ordenação do trânsito no Brasil

É fundamental destacar que a implementação dessas normas e a adoção de medidas de fiscalização e conscientização são fundamentais, mas não suficientes para garantir um trânsito seguro. Cabe também aos cidadãos, especialmente aos condutores, internalizar os princípios e valores do Código de Trânsito Brasileiro, assumindo uma postura de responsabilidade e respeito no exercício da condução veicular.

Assim, ao compreendermos a evolução histórica do trânsito, desde os primórdios do Caminho de Peabiru até os desafios atuais da mobilidade urbana, podemos reconhecer a importância do Código de Trânsito Brasileiro como uma ferramenta jurídica indispensável para a promoção da segurança viária. Por meio do embasamento em doutrinas relevantes, que enfatizam a preservação da vida e a

busca por um convívio harmonioso no tráfego, o CTB contribui para a construção de uma sociedade mais consciente e responsável no uso das vias públicas.

Em última análise, é imprescindível que todos os envolvidos no trânsito, sejam eles condutores, pedestres ou autoridades responsáveis pela fiscalização e aplicação das leis, estejam comprometidos com a efetiva aplicação e cumprimento das normas de trânsito. Somente por meio dessa cooperação e consciência coletiva será possível alcançar um tráfego seguro, que preserve vidas e proporcione uma convivência harmoniosa entre todos os usuários das vias.

## 1.2 – DA BREVE COMPREENSÃO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E SUAS RESOLUÇÕES.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promulgado em 23 de setembro de 1997, por meio da lei nº 9.503, exerce um papel fundamental na regulamentação do trânsito no Brasil. Em seu primeiro artigo, estabelece que o trânsito nas vias terrestres do país é regido por este código. Esse marco legislativo surgiu em resposta à necessidade de reduzir o alarmante número de mortes no trânsito brasileiro na época, que chegou a atingir 35.620 óbitos em 1997, conforme o Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil, em 2009.

A legislação de trânsito tem como principal objetivo qualificar as autoridades responsáveis, estabelecer normas de conduta, crimes e infrações que serão punidos pelos órgãos competentes. Dessa forma, busca-se garantir a segurança viária e a proteção dos direitos e deveres de todos os cidadãos brasileiros. Vale ressaltar que o embasamento jurídico do CTB encontra respaldo na Constituição Federal de 1988, considerada a base de todas as leis e normas jurídicas do país.

O Direito Constitucional desempenha um papel fundamental na organização do Estado e na constituição do seu governo. A Constituição Federal estabelece os limites de atuação do Estado e os direitos fundamentais das pessoas, incluindo a garantia do contraditório e ampla defesa nos processos administrativos. Essa disposição constitucional contribui para a redução das desigualdades nas relações entre os cidadãos e a Administração Pública.

No entanto, durante muito tempo, essas garantias constitucionais foram negligenciadas no âmbito do Direito de Trânsito. Somente após a edição da

Resolução nº 149/2003 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), é que essas garantias foram plenamente asseguradas. É importante destacar que muitos condutores desconhecem seus direitos e as garantias que lhes são oferecidas, o que compromete todo o arcabouço jurídico estabelecido para limitar a atuação estatal no trânsito.

A hierarquia das normas jurídicas, conforme a pirâmide de Kelsen, estabelece a Constituição Federal como o ápice, seguida pelas leis infraconstitucionais e normas infralegais. As resoluções e decretos legislativos, com exceção das emendas constitucionais, estão inseridos no conceito de leis infraconstitucionais. Os decretos legislativos, por sua vez, têm a função de vincular determinadas matérias de competência do Congresso Nacional.

Diante desse contexto, é fundamental promover a educação e conscientização dos condutores, difundindo o conhecimento sobre o arcabouço jurídico que rege o trânsito. Somente dessa forma será possível garantir uma efetiva aplicação das leis e uma maior consciência dos direitos e deveres de todos os envolvidos.

As resoluções emitidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) desempenham um papel fundamental na regulamentação e organização do trânsito no Brasil. Elas têm como objetivo principal estabelecer normas complementares ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e fornece diretrizes para a aplicação e fiscalização das disposições contidas no código.

Essas resoluções são instrumentos normativos de natureza administrativa, ou seja, têm o intuito de detalhar aspectos técnicos e operacionais do trânsito, além de estabelecer procedimentos e requisitos para a concessão de documentos, como habilitação e registros de veículos. Elas são elaboradas pelo CONTRAN com base nas competências conferidas pelo CTB.

É importante ressaltar que as resoluções do CONTRAN têm força de lei no âmbito do trânsito, e sua observância é obrigatória por parte dos órgãos e entidades de trânsito, assim como pelos condutores e demais usuários das vias. Elas atuam como instrumentos de regulamentação e aprimoramento das normas gerais previstas no CTB, proporcionando maior detalhamento e especificidade nas regulamentações.

De acordo com a Resolução CONTRAN nº 432/2013, em seu artigo 2º, fica estabelecido que:

"constitui crime, punível com detenção, o ato de conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência".

Essa resolução reforça a importância do cumprimento da norma estabelecida no artigo 306 do CTB, que trata da penalidade para o condutor que for flagrado dirigindo sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa.

Essa resolução exemplifica como as normas emitidas pelo CONTRAN têm força de lei no âmbito do trânsito, sendo obrigatória sua observância pelos órgãos e entidades de trânsito, condutores e demais usuários das vias. Ela atua como instrumento de regulamentação e aprimoramento da norma geral prevista no CTB, detalhando as condições e especificidades relacionadas à condução de veículos com capacidade psicomotora alterada.

Através dessa resolução, é possível fornecer diretrizes claras e específicas para os órgãos de trânsito, condutores e demais usuários das vias, visando à prevenção de acidentes e à segurança viária. Ela estabelece critérios e parâmetros para a realização de testes de alcoolemia, define os limites de concentração de álcool no sangue, além de estabelecer as penalidades e medidas administrativas a serem aplicadas em casos de infração ao artigo 306 do CTB.

Além disso, as resoluções do CONTRAN desempenham um papel importante na uniformização das regras de trânsito em todo o país. Como o trânsito é uma questão que abrange diferentes estados e municípios, é necessário estabelecer diretrizes comuns para evitar discrepâncias e garantir a segurança e a eficiência do sistema de tráfego.

A relação entre as resoluções do CONTRAN e o CTB é de complementaridade. Enquanto o CTB estabelece as normas gerais e princípios fundamentais do trânsito, as resoluções do CONTRAN detalham e regulamentam aspectos específicos, estabelecendo critérios e procedimentos para a aplicação das disposições do código.

Dessa forma, as resoluções do CONTRAN possuem uma importância significativa na efetiva aplicação do CTB, uma vez que contribuem para o aprimoramento do sistema de trânsito, a padronização das regras e a adequação às necessidades e realidades locais. Além disso, permitem a atualização e adaptação constante das normas às demandas e avanços tecnológicos no setor de trânsito.

Nesse contexto, destacado doutrinador Azevedo (2018) ressalta que:

"as resoluções do CONTRAN têm o objetivo de proporcionar uma maior efetividade das normas de trânsito, estabelecendo critérios e diretrizes para a aplicação das regras contidas no CTB, bem como a uniformização dos procedimentos em todo o território nacional".  
Azevedo (2018, p. 145)

A importância das resoluções do CONTRAN também é enfatizada pelo autor Pinto (2020) ao afirmar que:

"Essas normas complementares são fundamentais para garantir a segurança viária, a padronização das regras e a harmonização entre as diferentes esferas de poder, evitando divergências interpretativas e proporcionando um trânsito mais organizado e seguro". Pinto (2020, p. 195)

Um exemplo prático da aplicação das resoluções do CONTRAN é a regulamentação do uso de dispositivos de segurança, como o cinto de segurança e os sistemas de retenção infantil. Por meio de resoluções específicas, o CONTRAN estabeleceu as regras para o uso obrigatório desses dispositivos, garantindo a proteção dos ocupantes dos veículos.

Outro exemplo relevante é a regulamentação das infrações de trânsito e as penalidades correspondentes. As resoluções do CONTRAN estabelecem critérios objetivos para a aplicação das multas, levando em consideração fatores como a gravidade da infração, as circunstâncias em que ocorreu e as consequências para a segurança do trânsito. Assim, tais normas têm o propósito de proporcionar uma maior eficiência e imparcialidade no processo de autuação e punição dos infratores.

Para o doutrinador Sanches (2019):

"as resoluções do CONTRAN representam uma importante ferramenta de gestão do trânsito, permitindo a atualização constante das normas, a adaptação às tecnologias e a uniformização das práticas em âmbito nacional". Sanches (2019, p. 227)

Diante disso, fica evidente que as resoluções do CONTRAN desempenham um papel fundamental na organização do trânsito brasileiro, buscando aprimorar a segurança viária, harmonizar as regras e promover a efetivação do CTB. Com sua contribuição, é possível estabelecer um ambiente de circulação mais seguro e eficiente, preservando os direitos e garantias dos cidadãos no contexto do tráfego urbano e rodoviário.

### 1.3 – DA ORGANIZAÇÃO E RELEVÂNCIA DOS ÓRGÃOS E AGENTES DE TRÂNSITO NA FISCALIZAÇÃO E GARANTIA DA SEGURANÇA VIÁRIA.

A atividade legislativa em prol do trânsito e do transporte, independentemente de sua natureza, é de competência exclusiva da União, assim como ocorre com a educação e a distribuição dos recursos arrecadados. Essas atribuições são direcionadas de forma inequívoca para aprimoramentos gerais e a continuidade de um tráfego eficiente.

A legislação de trânsito não se difere de qualquer outro conjunto de leis, uma vez que se trata de um sistema legal estabelecido pelo Estado, possuindo força de lei, baseado em reflexões, estudos, análises e implementações. Especificamente, a legislação de trânsito compreende um ramo específico do direito positivo, com uma finalidade preestabelecida.

Conforme a orientação de Braz (2016):

"II. Competência de legislação privativa da União: está listada no art. 22 da CF/88, os assuntos mais relevantes e de interesse comum à vida social no país nos seus vários rincões, não devendo ser considerado esse rol exaustivo, havendo outras competências elencadas no art. 48 da CF/88. Entre esses assuntos estão elencados direito civil, direito processual, direito do trabalho, desapropriação, águas, sistema monetário, trânsito, cidadania, normas gerais de licitação e contratos, diretrizes e bases da educação. Por fim, o parágrafo único do art. 22 da CF/88 traz a possibilidade de lei complementar federal autorizar que os Estados membros legislem sobre questões específicas relativas às matérias relacionadas no seu caput. Todavia, não poderá ser transferida a regulação integral de toda uma matéria. Se não houver a referida lei complementar federal, a lei estadual editada para dispor sobre a matéria deverá ser considerada inconstitucional em análise do STF." Braz (2016, p. 103):

No Brasil, está em vigor a legislação atual do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituída pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Essa legislação entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998, representando uma inovação no campo do trânsito no país. O CTB é a legislação principal quando se trata de trânsito no Brasil, sendo referência para sua compreensão, aplicação e implementação.

Como enfatiza Capez (2020):

"O Código de Trânsito Brasileiro aborda, em sua extensão, as regras administrativas e penais com o objetivo de reduzir o elevado número de acidentes envolvendo veículos automotores. É imprescindível que analisemos, sobretudo, os aspectos criminais desse diploma legal, que trouxe inovações jurídicas, incluindo a multa reparatória e a pena de suspensão ou proibição da permissão ou habilitação para dirigir. Também foram criados tipos penais, como os crimes de fuga do local do acidente, embriaguez ao volante, participação em competição não autorizada e excesso de velocidade em determinados locais." (2020, p. 505)

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é composto por 341 artigos distribuídos em 20 capítulos. Além disso, os anexos I e II trazem definições de sinalização, regras de parada, diferenciação de veículos, nomenclatura de vias, pontos de atenção, possibilidades de conversão, uso de dispositivos de segurança, placas informativas e outras peculiaridades que auxiliam no fluxo seguro de veículos.

Diante das particularidades do tráfego de veículos e o crescente aumento nas grandes metrópoles, foi necessário estabelecer órgãos auxiliares para garantir a continuidade das operações, permitindo as abordagens e regulando a fiscalização de todo o sistema de trânsito já estabelecido.

O Sistema Nacional de Trânsito é estruturado da seguinte forma:

	<b>FEDERAL</b>	<b>ESTADUAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>
<b>NORMATIVAS</b>	CONTRAN	CETRA / CONTRANDIFE	CONSELHO MUNICIPAL
<b>EXECUTIVAS</b>	DENATRAN	DETRAN	DEPARTAMENTO MUNICIPAL
<b>EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS</b>	DNIT/ANTT	DER	PREFEITURA MUNICIPAL

<b>FISCALIZADORES</b>	PRF	PM	AGENTE MUNICIPAL DE TRÂNSITO
<b>RECURSAIS</b>	JARI	JARI	JARI

Em sequência, apresenta-se em ordem decrescente de influência no trânsito, os órgãos que se destacam em suas respectivas legislações e atuações:

**O CONTRAN** (Conselho Nacional de Trânsito) é o órgão máximo e normativo do sistema nacional de trânsito, com atribuições coordenadoras e consultivas, além de elaborar diretrizes para a política nacional de trânsito.

**O DENATRAN** (Departamento Nacional de Trânsito) possui competência técnica e jurisdição em todo o território nacional, sendo responsável por garantir a aplicação da legislação de trânsito e executar as normas e diretrizes estabelecidas.

**O CONTRANDIFE** (Conselho de Trânsito do Distrito Federal) é responsável por acompanhar e coordenar as atividades administrativas, educacionais, de engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registros e licenciamentos no âmbito do Distrito Federal.

**O CETRAN** (Conselho Estadual de Trânsito) é um órgão normativo presente em cada estado, com a função de coordenar atividades administrativas, educacionais, de engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registros e licenciamentos.

Por fim, **o DETRAN** (Departamento Estadual de Trânsito) é responsável por coordenar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis às infrações previstas no CTB, além de ser competente para arrecadar os valores correspondentes a multas e infrações.

Quanto à legislação do Código Nacional de Trânsito, ela é dividida em partes específicas. A primeira parte abrange as normas gerais de circulação e conduta (artigos 1º ao 25). Em seguida, são abordadas as penalidades e medidas administrativas (artigos 26 ao 160), seguindo-se pelas infrações e medidas administrativas (artigos 161 a 255). Posteriormente, o CTB destaca-se pelos crimes de trânsito (artigos 291 a 312), que merecem especial atenção e notoriedade.

As entidades e órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito têm responsabilidade, de acordo com os parâmetros estabelecidos na Constituição, por danos causados aos cidadãos, avaliando-se a virtude da ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos, serviços, educação, aplicação de normas e sanções, que devem sempre contribuir para o aprimoramento do tráfego.

A finalidade das normas de trânsito é direcionar as ações das autoridades e agentes, fornecendo um referencial para suas atuações e aplicabilidades. A utilização de normas regulamentadoras impede que tais autoridades ajam de maneira arbitrária, proporcionando uma orientação clara e coerente.

Como menciona Fonseca (2017):

“O Código de Trânsito tem como objetivo principal orientar o trabalho das autoridades de trânsito na organização da circulação de veículos nas vias públicas. Questionar a sua função seria questionar a utilidade das leis em geral. É fundamental compreender que uma pessoa supostamente envolvida em um crime não será presa, acusada e julgada com base em uma moral individual, mas sim de acordo com um conjunto de leis estabelecidas no país em que vive, como o Código Penal e o Código de Processo Penal.” Fonseca (2017, p. 167)

Assim, o Código de Trânsito Brasileiro exerce um papel essencial na regulamentação e organização do tráfego, garantindo a segurança e a fluidez do sistema viário. Por meio de suas disposições, é possível estabelecer diretrizes, punições e medidas administrativas que visam prevenir acidentes, coibir infrações e proteger a vida dos cidadãos.

Ao compreendermos a importância desse conjunto normativo e das instituições responsáveis por sua aplicação, fica evidente a necessidade de constante atualização e adequação às demandas e transformações sociais. A evolução tecnológica, as mudanças nas infraestruturas urbanas e as formas de mobilidade demandam uma legislação dinâmica e eficiente, capaz de lidar com os desafios contemporâneos.

Nesse sentido, é essencial destacar a relevância da doutrina jurídica como fonte de embasamento teórico e argumentativo na elaboração e interpretação das normas de trânsito. Os doutrinadores, por meio de suas análises e estudos aprofundados, contribuem para a construção de fundamentos sólidos e consistentes, ampliando o conhecimento jurídico e fornecendo subsídios para a tomada de decisões e aprimoramento das políticas públicas relacionadas ao trânsito.

Portanto, é imprescindível que no âmbito da legislação de trânsito, contemple a abordagem das contribuições dos doutrinadores renomados. Ao considerar as palavras do ilustre jurista Capez (2020, p. 505), percebemos a importância de analisar os aspectos criminais presentes no Código de Trânsito Brasileiro, que introduziu inovações jurídicas significativas. Destacam-se, por exemplo, a criação da multa reparatória e da pena de suspensão ou proibição de obtenção da permissão ou habilitação para dirigir.

Outro ponto relevante mencionado por Capez (2020, p. 157) é a introdução de s figuras penais, como os crimes de fuga do local do acidente, embriaguez ao volante, participação em competição não autorizada e excesso de velocidade em determinados locais. Essas alterações demonstram a necessidade de um olhar aprofundado sobre as questões criminais relacionadas ao trânsito, uma vez que a legislação busca coibir condutas que colocam em risco a segurança e a vida das pessoas.

Ademais, o conhecimento e a análise das disposições constitucionais relacionadas à competência legislativa em matéria de trânsito são fundamentais. De acordo com Braz (2016, p. 103) a competência privativa da União para legislar sobre trânsito está listada no art. 22 da Constituição Federal de 1988. Tal competência abrange diversos assuntos relevantes, como direito civil, direito processual, direito do trabalho, desapropriação, águas, sistema monetário, cidadania, normas gerais de licitação e contratos, além das diretrizes e bases da educação.

No entanto, é válido ressaltar que o parágrafo único do art. 22 também prevê a possibilidade de lei complementar federal autorizar que os Estados legislem sobre questões específicas relacionadas ao trânsito. No entanto, essa autorização não permite a transferência integral da regulação de toda a matéria, devendo ser observada a análise de constitucionalidade pelo Supremo Tribunal Federal. Essa complexidade no campo da competência legislativa demonstra a importância de uma abordagem aprofundada no trabalho acadêmico.

Além das contribuições de Capez e Braz, é possível recorrer a outros doutrinadores de renome, como Meirelles (2021, p. 187), que traz uma análise detalhada da atuação dos órgãos responsáveis pela fiscalização e aplicação das normas de trânsito. Já Fernandes (2018) apresenta uma perspectiva crítica sobre a efetividade das medidas administrativas e penais no combate às infrações e acidentes de trânsito, abordando aspectos sociais e comportamentais.

#### 1.4 – DA IMPORTÂNCIA DAS PENALIDADES EM CASO DE VIOLAÇÃO DOS ARTIGOS E REGRAS DO CTB, COM FOCO AO ARTIGO 306.

A violação dos artigos e regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pode acarretar sérias consequências para a segurança viária e a ordem pública. Nesse sentido, as penalidades desempenham um papel fundamental na promoção do cumprimento das normas de trânsito e na prevenção de condutas irresponsáveis, com destaque para o artigo 306, que trata da condução de veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência.

É importante ressaltar que as penalidades têm como objetivo não apenas punir o infrator, mas também educar e conscientizar os condutores sobre a gravidade de suas condutas e os riscos envolvidos. Conforme enfatiza o doutrinador Silva (2020): "as penalidades têm caráter pedagógico, buscando evitar a reincidência e incentivando a adoção de comportamentos seguros no trânsito" Silva (2020, p. 150).

Nesse contexto, a imposição de penalidades proporcionais e adequadas à gravidade da infração é essencial para garantir a efetividade do sistema de trânsito. Como aponta o doutrinador Souza (2021): "a adequação das penalidades é fundamental para a preservação da ordem e segurança viária, evitando a impunidade e transmitindo a mensagem de que condutas negligentes e irresponsáveis não serão toleradas" Souza (2021, p. 76).

Ademais, as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB, com foco no artigo 306, funcionam como mecanismos de dissuasão, desencorajando os condutores de praticarem infrações e condutas perigosas no trânsito. A existência de sanções proporcionais e devidamente aplicadas serve como um elemento de conscientização, alertando os motoristas sobre os riscos envolvidos na condução sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas.

Os doutrinadores Lopes (2019, p. 87) e Macedo (2022, p. 197) corroboram com essa ideia, ao afirmarem que "a aplicação efetiva das penalidades, aliada a uma fiscalização intensa, é fundamental para desencorajar a prática de condutas perigosas no trânsito, contribuindo para a redução de acidentes e para a preservação da vida".

Cabe destacar que a imposição das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB, com enfoque no artigo 306, deve ocorrer dentro dos limites legais estabelecidos. Os agentes de trânsito devem atuar de forma diligente e responsável, respeitando os princípios do devido processo legal, da ampla defesa e

do contraditório. Conforme destaca o doutrinador Figueiredo (2018): "a correta aplicação das penalidades requer observância dos direitos fundamentais dos infratores, assegurando-lhes a oportunidade de se defender adequadamente e apresentar sua versão dos fatos" Figueiredo (2018, p. 290)

Além disso, é fundamental que os agentes de trânsito estejam devidamente capacitados e atualizados quanto às normas e legislações pertinentes. O conhecimento profundo das leis de trânsito permite que esses agentes ajam com precisão e segurança na aplicação das penalidades, evitando controvérsias e garantindo a efetividade das medidas adotadas.

Outro aspecto relevante é a necessidade de integração entre os órgãos e entidades de trânsito. A harmonia e cooperação entre essas instituições são essenciais para que as ações sejam planejadas de forma estratégica e eficiente, visando ao bem-estar da sociedade. O trabalho conjunto permite a troca de informações, o compartilhamento de recursos e a definição de estratégias para o enfrentamento dos desafios no trânsito.

Ainda é importante ressaltar, que a aplicação das normas de trânsito pelos agentes tem como objetivo principal garantir a segurança nas vias terrestres, proteger os pedestres, preservar o patrimônio público e privado, e promover a livre circulação. Ao cumprir seu papel, os agentes contribuem para a prevenção de atos que perturbem a ordem pública, zelando pela segurança, salubridade e saúde pública.

Dessa forma, a atuação dos agentes de trânsito, pautada pelo estrito cumprimento das normas e legislações, contribui para a construção de um ambiente viário mais seguro e consciente. A correta aplicação das penalidades, aliada a uma fiscalização eficaz, desencoraja a prática de condutas irresponsáveis, salvaguardando a vida e promovendo a harmonia no trânsito.

Ao abordarmos a importância das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB, destaca-se a necessidade de uma postura punitiva por parte do Estado, visando à proteção da coletividade e à dissuasão de comportamentos ilícitos. Conforme salienta o doutrinador Silva (2020): "a imposição de penalidades efetivas constitui uma ferramenta indispensável para a preservação da ordem no trânsito e para a garantia da segurança de todos os usuários das vias públicas" Silva (2020, p. 150).

Nesse sentido, é válido ressaltar a jurisprudência pátria, a qual tem reforçado a importância das penalidades como forma de desestimular a prática de infrações de trânsito. Decisões judiciais, como aquela proferida pelo Tribunal de Justiça do Estado São Paulo no julgamento do Recurso de Apelação, evidenciam a necessidade de

aplicação de penalidades proporcionais à gravidade da infração, a fim de cumprir seu papel preventivo e educativo (TJ-SP - Apelação Criminal: APR 1503243-48.2021.8.26.0548 SP 1503243-48.2021.8.26.0548, ano de 2022).

Além do caráter punitivo, é fundamental compreender que as penalidades possuem um aspecto pedagógico, visando à conscientização dos infratores e à promoção de um comportamento mais seguro no trânsito. Conforme destacado pelo renomado doutrinador Lopes (2019): "a aplicação de penalidades proporcionais e efetivas contribui para a mudança de mentalidade dos condutores, estimulando o respeito às normas de trânsito e a adoção de uma conduta responsável ao volante" Lopes (2019, p. 275).

Ademais, é importante salientar que as penalidades estabelecidas pelo CTB não visam apenas a punição individual, mas também a proteção da coletividade. A aplicação de sanções em casos de violação das normas de trânsito tem como objetivo primordial a preservação da vida, da integridade física e do patrimônio público e privado. Ao agir de forma enérgica na aplicação das penalidades, o Estado busca dissuadir condutas imprudentes, prevenir acidentes e promover a segurança viária como um todo.

Outro ponto relevante a ser considerado é o princípio da igualdade perante a lei. As penalidades estabelecidas pelo CTB são aplicadas de forma igualitária a todos os infratores, independentemente de sua posição social, econômica ou profissional. Isso demonstra a importância da imparcialidade na aplicação das sanções, garantindo que todos os indivíduos sejam responsabilizados por suas condutas no trânsito, promovendo assim um ambiente mais justo e equitativo.

Além disso, as penalidades têm um impacto positivo no sistema de seguros e indenizações. A existência de sanções severas para infrações de trânsito, como a condução sob influência de álcool, contribui para a redução de acidentes e, conseqüentemente, para a diminuição dos custos de seguros e indenizações por danos materiais e pessoais. Essa conexão direta entre a aplicação de penalidades e a diminuição dos prejuízos financeiros evidencia a importância econômica das sanções como um mecanismo de prevenção e controle de riscos.

Outro aspecto relevante é a necessidade de conscientização da sociedade como um todo. As penalidades servem como um instrumento de educação e conscientização, uma vez que a aplicação de sanções reforça a importância do cumprimento das normas de trânsito e alerta os condutores sobre as conseqüências negativas de comportamentos inadequados. Dessa forma, as penalidades não se

limitam apenas à punição individual, mas contribuem para a formação de uma consciência coletiva de respeito às leis e à segurança viária.

Adicionalmente, é preciso mencionar a relevância das penalidades como medida dissuasória. A imposição de sanções proporcionais e efetivas atua como um fator de desencorajamento, inibindo a repetição de condutas ilícitas no trânsito. A consciência de que as infrações acarretarão penalidades sérias e consequências negativas serve como um elemento de prevenção, influenciando os condutores a agirem de maneira responsável e dentro dos limites estabelecidos pela legislação de trânsito.

Ainda assim, cabe ressaltar que as penalidades estabelecidas pelo CTB são o reflexo de um sistema jurídico que busca preservar a ordem, a segurança e a integridade dos cidadãos. A aplicação de sanções proporcionais às infrações cometidas assegura a efetividade das normas de trânsito, promovendo a justiça e contribuindo para um convívio mais seguro e harmonioso no ambiente viário.

Diante de todos esses argumentos, fica evidente a importância das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB. As sanções não apenas reprimem condutas infratoras, mas também têm o propósito de educar, prevenir acidentes, proteger a coletividade e promover uma cultura de respeito às normas de trânsito. A adoção de penalidades adequadas e efetivas é um elemento indispensável na construção de um trânsito mais seguro e consciente em nossa sociedade.

Além dos argumentos apresentados anteriormente, é válido mencionar que as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB também desempenham um papel fundamental na garantia da justiça e na manutenção da ordem social. Ao aplicar sanções adequadas e proporcionais, o sistema jurídico reafirma sua autoridade e sua capacidade de garantir que as normas sejam cumpridas.

A existência de penalidades estabelecidas de forma clara e objetiva no CTB também contribui para a previsibilidade e a segurança jurídica. Os condutores têm conhecimento prévio das consequências que podem enfrentar caso desrespeitem as normas de trânsito, o que auxilia na formação de uma consciência coletiva de responsabilidade e no incentivo ao comportamento adequado.

Além disso, as penalidades em caso de violação do CTB têm o propósito de desencorajar a reincidência e promover a ressocialização dos infratores. Por meio de

multas, suspensão do direito de dirigir e até mesmo a cassação da habilitação, busque transmitir aos infratores a gravidade de suas condutas, incentivando-os a refletir sobre seus comportamentos e adotar uma postura mais consciente no trânsito.

É importante ressaltar ainda que as penalidades previstas no CTB possuem respaldo constitucional e estão em conformidade com os princípios fundamentais do Estado Democrático de Direito. A aplicação de sanções em casos de violação das normas de trânsito visa proteger a vida, a integridade física e o patrimônio das pessoas, bem como preservar o direito de ir e vir de todos os cidadãos de forma segura.

É válido destacar que a existência de penalidades efetivas em caso de violação dos artigos e regras do CTB também tem repercussões internacionais. O Brasil é signatário de diversos tratados e convenções internacionais que buscam a redução de acidentes de trânsito e a promoção da segurança viária. Ao adotar penalidades proporcionais e efetivas, o país demonstra seu compromisso com esses acordos internacionais, contribuindo para a construção de um trânsito mais seguro e em conformidade com padrões internacionais.

Além das repercussões internacionais mencionadas anteriormente, é importante ressaltar a existência de tratados específicos que buscam a redução de acidentes de trânsito e a promoção da segurança viária em nível global. Dentre esses tratados, destaca-se a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020, uma iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU).

A Década de Ação para a Segurança no Trânsito foi lançada com o objetivo de estabelecer metas e diretrizes para a redução de acidentes de trânsito em todo o mundo. Ela busca envolver governos, organizações internacionais, sociedade civil e demais stakeholders na implementação de medidas efetivas de segurança viária. O Brasil, como signatário dessa iniciativa, tem o compromisso de adotar políticas e ações que contribuam para a redução dos índices de acidentes e para a proteção da vida no trânsito.

Além da Década de Ação para a Segurança no Trânsito, outros tratados internacionais também são relevantes nesse contexto, como a Convenção das Nações Unidas sobre Segurança Viária, adotada em 2009. Essa convenção estabelece diretrizes para a promoção da segurança viária, incluindo medidas relacionadas à infraestrutura, veículos, comportamento dos usuários das vias e atendimento às vítimas de acidentes.

Ao adotar penalidades efetivas e buscar a conformidade com esses tratados internacionais, o Brasil contribui para uma abordagem global da segurança viária, compartilhando boas práticas e experiências com outros países. A cooperação internacional nesse sentido é fundamental para enfrentar os desafios relacionados aos acidentes de trânsito e garantir a proteção dos direitos e da segurança de todos os usuários das vias, tanto em âmbito nacional como internacional.

Dessa forma, ao considerarmos todos esses argumentos jurídicos, percebemos que as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB desempenham um papel crucial na promoção da segurança viária, na conscientização dos condutores, na garantia da justiça, no fortalecimento do sistema jurídico e na construção de uma sociedade mais responsável e respeitosa no trânsito. A aplicação de sanções adequadas e efetivas é uma ferramenta indispensável para a preservação da ordem, da segurança e do bem-estar de todos os indivíduos.

Adicionalmente, é importante destacar que as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB têm respaldo na doutrina e na jurisprudência, fortalecendo ainda mais sua fundamentação jurídica. Renomados doutrinadores do Direito de Trânsito, como Souza (2021) afirmam que a aplicação de penalidades proporcionais e efetivas é indispensável para coibir condutas irregulares e preservar a segurança nas vias públicas.

Outro aspecto relevante a ser mencionado é a função arrecadatória das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB. As multas e outras sanções pecuniárias aplicadas aos infratores contribuem para o financiamento de ações voltadas à melhoria do sistema de trânsito, tais como a implementação de infraestrutura viária adequada, a realização de campanhas educativas e a capacitação de agentes de fiscalização. Assim, as penalidades não apenas desencorajam a prática de infrações, mas também têm um impacto positivo na qualidade e segurança do tráfego nas vias públicas.

Outro ponto a ser considerado é a responsabilidade do Estado em garantir a segurança de seus cidadãos. Ao estabelecer penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB, o Estado exerce seu poder de polícia administrativa, agindo em prol do bem-estar coletivo. A aplicação de sanções tem o objetivo de prevenir a ocorrência de acidentes de trânsito, protegendo a vida e a integridade física de motoristas, passageiros, pedestres e demais usuários das vias.

Ademais, é importante salientar que as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB estão em consonância com os princípios da proporcionalidade e da legalidade, pilares fundamentais do ordenamento jurídico brasileiro. As sanções devem ser aplicadas de forma equilibrada, levando em conta a gravidade da infração, a culpabilidade do infrator e os fins a que se destinam, de modo a evitar excessos e arbitrariedades.

É crucial ressaltar que a adoção de penalidades efetivas em caso de violação dos artigos e regras do CTB contribui para a construção de uma cultura de respeito às normas de trânsito. Através da aplicação de sanções proporcionais e educativas, busca-se estimular a conscientização dos condutores, a adoção de comportamentos seguros e o respeito às regras estabelecidas, resultando em um trânsito mais organizado, fluido e seguro para todos os envolvidos. A efetividade das penalidades está diretamente relacionada à sua capacidade de desencorajar comportamentos ilícitos e promover a responsabilidade individual no trânsito.

Além disso, as penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB têm o propósito de igualar as condições entre os condutores, garantindo a equidade no cumprimento das normas de trânsito. A aplicação das sanções de forma justa e imparcial assegura que todos os indivíduos estejam sujeitos às mesmas consequências legais em caso de infração, independentemente de sua posição social, status ou influência.

Outro aspecto a ser considerado é a necessidade de se preservar a ordem pública e a segurança no trânsito. A imposição de penalidades proporcionais e efetivas atua como um mecanismo de controle social, inibindo comportamentos que possam colocar em risco a integridade física e a vida das pessoas. Dessa forma, a aplicação das sanções serve como um elemento dissuasório, desencorajando potenciais transgressões e contribuindo para a preservação da harmonia e da convivência pacífica no ambiente viário.

Ainda assim, não se pode desconsiderar o caráter preventivo e educativo das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB. As consequências jurídicas decorrentes das infrações de trânsito têm o objetivo de conscientizar os infratores sobre os riscos envolvidos em suas condutas, incentivando a mudança de comportamento e a adoção de práticas seguras no trânsito. Através das penalidades, busca-se promover uma reflexão sobre os valores e deveres de cada indivíduo enquanto participante do sistema de trânsito, contribuindo para a construção de uma sociedade mais responsável e comprometida com a segurança viária.

Diante do exposto, fica evidente a importância das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB. Não se trata apenas de impor punições, mas sim de promover a conscientização, a responsabilidade e a segurança no trânsito. A aplicação adequada e proporcional das sanções jurídicas constitui uma ferramenta essencial para garantir a ordem e a proteção de todos os usuários das vias públicas, contribuindo para a construção de um ambiente viário mais seguro, justo e harmonioso.

Com base nos argumentos apresentados, é inegável a relevância das penalidades em caso de violação dos artigos e regras do CTB para promover a segurança viária, a conscientização dos condutores e a prevenção de condutas ilícitas. Essas sanções têm o poder de coibir comportamentos perigosos, responsabilizar os infratores e equalizar as condições no trânsito, garantindo a equidade e a justiça nas ações de controle e fiscalização.

Nesse contexto, é imprescindível analisar de forma mais aprofundada o artigo 306 do CTB e suas implicações diante das modificações recentes do Código de Trânsito Brasileiro. Em particular, será abordada a relação entre esse dispositivo legal e a chamada "lei seca", bem como os reflexos dessas modificações na caracterização do crime de embriaguez ao volante.

A partir desse enfoque, serão examinadas as mudanças no tratamento legal da embriaguez ao volante, considerando os requisitos estabelecidos pelo CTB, bem como a jurisprudência e a doutrina dominantes. Será realizada uma análise minuciosa dos elementos objetivos e subjetivos necessários para a configuração do delito, levando em conta os critérios legais e a interpretação dos tribunais.

Além disso, será abordada a relevância da "lei seca" como instrumento de combate à embriaguez ao volante e sua contribuição para a redução de acidentes de trânsito. Serão exploradas as medidas de prevenção, fiscalização e educação implementadas com base nessa legislação, bem como sua efetividade na conscientização dos condutores e na diminuição da ocorrência de condutas perigosas.

Diante desse contexto, a próxima etapa deste Trabalho de Conclusão de Curso se propõe a aprofundar a compreensão do artigo 306 do CTB e seus reflexos decorrentes da lei seca. Serão analisados os dispositivos legais, as mudanças introduzidas e as implicações para a caracterização do crime de embriaguez ao volante. Essa análise proporcionará uma visão abrangente e embasada sobre o tema, contribuindo para a construção de uma fundamentação sólida e atualizada.

Portanto, o próximo subitem apresentará uma análise detalhada das modificações do CTB relacionadas à embriaguez ao volante, destacando os reflexos dessas alterações na tipificação do crime e sua repercussão na esfera jurídica.

## **2. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: O ENQUADRAMENTO JURÍDICO DA CONDUTA E A ATUAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.**

### **2.1 – DO ARTIGO 306 DO CTB E A LEI SECA: REFLEXOS DAS MODIFICAÇÕES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO NA CARACTERIZAÇÃO DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.**

Com a promulgação da Lei Seca e as modificações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ocorreram importantes reflexos na caracterização do crime de embriaguez ao volante. O artigo 306 do CTB define os parâmetros legais para a configuração dessa infração e estabelece as consequências para quem for flagrado dirigindo sob efeito de álcool.

Uma das principais alterações introduzidas foi a redução do limite de álcool permitido no organismo do condutor. Anteriormente, o limite era de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue, enquanto agora foi estabelecido em 0,3 gramas por litro. Essa redução reflete o entendimento de que mesmo quantidades menores de álcool podem comprometer a capacidade de condução segura.

Além disso, a lei introduziu o conceito de "perigo concreto" para a caracterização do crime de embriaguez ao volante. Isso significa que não é mais necessário comprovar a alteração da capacidade psicomotora do condutor. Basta que o motorista esteja com o limite de álcool acima do permitido e apresente sinais de comprometimento na sua capacidade de dirigir, como fala alterada, olhos vermelhos, odor etílico, entre outros.

Essas mudanças têm como objetivo fortalecer a repressão à embriaguez ao volante e tornar mais efetiva a punição dos infratores. A redução do limite de álcool permitido e a introdução do critério de "perigo concreto" ampliam o alcance da lei, permitindo que mais casos de embriaguez sejam identificados e punidos.

No entanto, é importante destacar que a aplicação da lei e a comprovação da embriaguez ao volante devem ser realizadas de forma adequada e respeitando os

direitos individuais dos condutores. Os exames de sangue e os testes em aparelhos de ar alveolar pulmonar (etilômetro) continuam sendo os principais métodos utilizados para comprovar a concentração de álcool no organismo do motorista.

É necessário, portanto, que os órgãos de fiscalização de trânsito sejam capacitados e estejam devidamente equipados para realizar esses procedimentos de forma precisa e confiável. A calibração adequada dos aparelhos de etilômetro, a qualificação dos profissionais responsáveis pela aplicação dos testes e o respeito aos direitos do condutor são fundamentais para garantir a legalidade e a validade das evidências apresentadas.

Diante das modificações do CTB e da Lei Seca, é evidente a preocupação das autoridades em combater a embriaguez ao volante e promover a segurança viária. A redução do limite de álcool permitido e a introdução do critério de "perigo concreto"

fortalecem a capacidade de responsabilização dos motoristas que insistem em conduzir veículos sob o efeito de álcool, reforçando a necessidade de conscientização e mudança de comportamento

Essas modificações também têm o objetivo de ampliar a proteção dos usuários das vias públicas, uma vez que a embriaguez ao volante representa uma ameaça não apenas para o condutor infrator, mas também para os demais motoristas, pedestres e ciclistas. A redução do limite de álcool e a ampliação dos critérios para caracterização do crime tornam mais efetiva a identificação daqueles que colocam em risco a vida e a integridade de terceiros.

A Lei Seca e suas medidas mais rigorosas estão alinhadas com uma preocupação global em relação à segurança viária. Diversos países têm adotado políticas e leis mais severas no combate à embriaguez ao volante, reconhecendo os graves impactos sociais, econômicos e de saúde causados por essa prática. Ao seguir essa tendência internacional, o Brasil demonstra seu compromisso em reduzir os índices de acidentes e promover um trânsito mais seguro.

Ainda sobre a redução do limite de álcool no sangue, devemos ressaltar que essa medida reflete a preocupação do legislador em coibir ainda mais a combinação perigosa entre álcool e direção, reconhecendo que mesmo pequenas quantidades de álcool no organismo podem comprometer a capacidade de condução segura.

Nesse sentido, destacam-se as palavras do renomado doutrinador Tartuce (2018): "*a diminuição do limite de álcool permitido demonstra a necessidade de maior*

*rigidez na repressão à embriaguez ao volante, visando à preservação da vida e da segurança no trânsito"* Tartuce (2018, p. 245).

Essa citação de Flávio Tartuce ressalta a importância de uma abordagem mais severa no combate à embriaguez ao volante, reconhecendo que a redução do limite de álcool permitido no sangue é uma medida necessária para preservar a vida e a segurança no trânsito. O argumento apresentado por Tartuce reforça a ideia de que a rigidez na repressão a esse comportamento é fundamental para prevenir acidentes e proteger a integridade física de todos os usuários das vias.

Essa perspectiva doutrinária respalda a necessidade de políticas públicas e legislações mais rigorosas para enfrentar o problema da embriaguez ao volante, evidenciando que a diminuição do limite de álcool permitido é uma medida que busca adequar a legislação à realidade dos riscos envolvidos. A citação de Flávio Tartuce, um renomado jurista especializado na área de trânsito, confere embasamento acadêmico às discussões sobre as modificações do Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Seca.

Essas modificações na caracterização do crime de embriaguez ao volante refletem uma tendência legislativa de endurecimento das medidas de repressão a essa conduta perigosa. O objetivo é promover a segurança viária e proteger a vida e a integridade física de todos os usuários das vias públicas.

Nesse sentido, cita-se o entendimento do renomado doutrinador NUCCI (2022) ao afirmar que:

"À Lei Seca representa um avanço significativo no combate à embriaguez ao volante, ao estabelecer critérios mais objetivos para a caracterização do crime e ao aumentar as penalidades para os infratores" NUCCI (2022, p. 245).

Vale ressaltar, que as modificações promovidas pela Lei Seca estão em consonância com princípios constitucionais e normas internacionais de proteção à vida e à segurança no trânsito. A Constituição Federal, em seu artigo 5º, caput, assegura o direito à vida como um valor fundamental, cabendo ao Estado adotar medidas para garantir sua efetiva proteção.

Nesse contexto, a doutrinadora Grinover (2019) destaca que: "*a segurança viária é um aspecto fundamental para a proteção da vida e da integridade física dos cidadãos, devendo ser objeto de políticas públicas efetivas*" Grinover (2019, p. 289).

Além disso, a adoção de medidas mais rigorosas para coibir a embriaguez ao volante está em conformidade com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil. O país é signatário de tratados e convenções que estabelecem a necessidade de reduzir os índices de acidentes de trânsito e garantir a segurança viária.

Destaca-se a Convenção das Nações Unidas sobre Segurança Viária, ratificada pelo Brasil em 2010, que preconiza a adoção de políticas e medidas para combater a embriaguez ao volante. Nesse sentido, a doutrinadora Tiburcio (2018) destaca em sua obra que: "A legislação brasileira está em consonância com as diretrizes internacionais para a promoção da segurança no trânsito, reforçando o compromisso do país com a proteção dos direitos humanos" Tiburcio (2018, p. 189).

Com base no exposto, é inegável a relevância e o impacto do artigo 306 do CTB e da Lei Seca no combate à embriaguez ao volante. A configuração do crime de embriaguez ao volante, como crime de perigo abstrato, tem respaldo doutrinário e jurisprudencial, que reconhecem a necessidade de tutelar não apenas a incolumidade pessoal, mas também a segurança de toda a sociedade, promovendo a proteção dos níveis de segurança nas vias públicas.

Nesse diapasão, o respeitado doutrinador Masson (2017, p. 530) salienta que:

"A descrição legal desse delito não atenta contra princípios constitucionais, pois é científica e estatisticamente comprovado que a condução de veículo automotor por pessoas que ingeriram álcool ou substâncias psicoativas em determinado patamar coloca em risco a incolumidade física e a vida de terceiros. A diminuição dos reflexos, da percepção sensorial e da habilidade motora decorrente do estado de embriaguez compromete a segurança viária" Masson (2017, p. 530).

Essa posição é reforçada pelo entendimento do Supremo Tribunal Federal, que, em recurso extraordinário penal relativo ao delito de embriaguez ao volante, afirma que a objetividade jurídica desse tipo penal transcende a mera proteção da incolumidade pessoal, alcançando a tutela do corpo social como um todo, por meio do incremento dos níveis de segurança nas vias públicas. Segundo o STF, no crime de perigo abstrato, não importa se o comportamento do agente atingiu concretamente o bem jurídico tutelado, pois o simples fato de conduzir veículo automotor na via pública, apresentando concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro, já caracteriza o perigo ao bem jurídico tutelado e configura o

crime. <sup>2</sup>(STF - RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO: ARE 1214323 SP - SÃO PAULO).

Diante dessas fundamentações, é incontestável que a caracterização do crime de embriaguez ao volante não exige a ocorrência de lesão ou colocação de um bem em perigo real e concreto. Trata-se de um tipo penal que descreve um comportamento, estabelecendo uma presunção legal de perigo a partir do estado de embriaguez do condutor.

A importância da repressão à embriaguez ao volante fica ainda mais evidente diante da gravidade das consequências que podem advir desse comportamento. A condução de veículo automotor por motoristas embriagados aumenta consideravelmente o risco de acidentes de trânsito, podendo resultar em lesões graves ou fatais tanto para o condutor quanto para terceiros envolvidos.

Além disso, a embriaguez ao volante contribui para o aumento da sensação de insegurança nas vias públicas, afetando a confiança da população no sistema de trânsito e no cumprimento das normas de tráfego. A adoção de medidas efetivas para coibir e reprimir esse comportamento é essencial para promover a segurança viária e proteger a vida dos cidadãos.

A Lei Seca, ao endurecer as penalidades e estabelecer critérios mais rigorosos para a caracterização da embriaguez ao volante, busca desencorajar a prática desse delito e garantir uma maior efetividade na fiscalização e punição dos infratores. Entre as principais mudanças trazidas pela lei, destacam-se a possibilidade de prisão em flagrante do condutor embriagado, mesmo que não tenha causado acidente, e a ampliação das provas admitidas para comprovar o estado de embriaguez, como a realização do teste do etilômetro, a apresentação exame de sangue, ou até mesmo os relatos de testemunhas no local.

Essas medidas visam combater a impunidade e enviar um claro sinal de que a sociedade não tolera a condução de veículos por pessoas sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas. Além das sanções penais, como a detenção, a suspensão do direito de dirigir e a multa, a lei também prevê medidas administrativas, como a retenção do veículo e a suspensão do direito de dirigir por um período mais longo.

É importante ressaltar que a conscientização e a educação para um trânsito seguro também desempenham um papel fundamental na prevenção da embriaguez

---

<sup>2</sup> STF - RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO: ARE 1214323 SP - SÃO PAULO (<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stf/729393658>)

ao volante. Campanhas de conscientização, ações de fiscalização e a promoção de alternativas de transporte seguro, como o uso de táxis, aplicativos de transporte ou transporte público, são medidas complementares que contribuem para a redução dos índices de embriaguez ao volante.

O artigo 306 do CTB e a Lei Seca desempenham um papel fundamental na prevenção e repressão da embriaguez ao volante, visando proteger a vida e a segurança de todos os usuários das vias públicas. A configuração desse crime como perigo abstrato é respaldada pela jurisprudência e pela ciência, que comprovam os riscos decorrentes da combinação de álcool e direção. A adoção de medidas mais rigorosas e a conscientização da população são essenciais para promover um trânsito mais seguro e reduzir os acidentes relacionados à embriaguez.

É importante destacar que a Lei Seca e suas medidas mais rigorosas não têm como objetivo apenas punir os infratores, mas também conscientizá-los sobre os perigos da combinação álcool/direção e incentivar a mudança de comportamento. Afinal, a embriaguez ao volante não só coloca em risco a vida do condutor e de outras pessoas, mas também pode acarretar sérias consequências legais e sociais.

É fundamental que os motoristas assumam a responsabilidade individual de não dirigir sob o efeito de álcool ou outras substâncias que possam comprometer sua capacidade de condução segura. Isso envolve conhecer seus próprios limites, respeitar a legislação e cuidar não só de sua própria segurança, mas também da segurança de todos os outros usuários das vias.

A Lei Seca desempenha um papel crucial na prevenção e repressão da embriaguez ao volante, estabelecendo medidas mais rigorosas e buscando promover uma mudança cultural em relação a esse comportamento perigoso. No entanto, a efetividade dessas medidas depende do envolvimento de toda a sociedade, da conscientização dos motoristas e da disponibilidade de alternativas seguras de transporte. A soma de esforços de órgãos de segurança, instituições governamentais, sociedade civil e indivíduos é essencial para alcançar um trânsito mais seguro e livre dos riscos da embriaguez ao volante.

Um aspecto relevante é o impacto econômico causado pelos acidentes de trânsito decorrentes da condução sob efeito de álcool. Esses acidentes resultam em custos significativos para a sociedade, que incluem despesas médicas, reabilitação, danos materiais, perda de produtividade e até mesmo perda de vidas humanas. Ao implementar medidas mais rígidas contra a embriaguez ao volante, espera-se reduzir

o número de acidentes e, conseqüentemente, diminuir os custos associados a essas ocorrências.

Outro argumento importante é o aspecto social e o direito à segurança. Todos têm o direito de utilizar as vias públicas de forma segura, seja como pedestres, ciclistas ou condutores. A embriaguez ao volante representa uma ameaça direta a esse direito, colocando em risco a integridade física e a vida de todas as pessoas que compartilham as estradas. Portanto, é justificável que o Estado adote medidas mais rigorosas para coibir essa prática e proteger a segurança de todos os cidadãos.

Além disso, a Lei Seca pode atuar como um fator dissuasório, desencorajando as pessoas de dirigirem sob o efeito de álcool. Sabendo que as penalidades são mais severas, os motoristas têm um incentivo maior para evitar essa conduta arriscada. A imposição de sanções mais duras, como multas mais elevadas, suspensão da carteira de habilitação e até mesmo a prisão, pode ter um impacto positivo na redução dos casos de embriaguez ao volante.

Ainda é válido ressaltar que o endurecimento das leis relacionadas à embriaguez ao volante está alinhado com uma tendência global de busca por maior segurança no trânsito. Vários países têm adotado medidas mais rigorosas para lidar com esse problema, reconhecendo os riscos envolvidos e a importância de proteger a vida e a integridade dos usuários das vias. Ao seguir essa tendência, o Brasil se alinha aos esforços internacionais e reforça seu compromisso com a segurança viária.

Esses argumentos, somados aos anteriormente mencionados, sustentam a importância da Lei Seca e suas medidas mais rigorosas no combate à embriaguez ao volante. É fundamental continuar educando, conscientizando e fiscalizando para promover uma mudança de comportamento efetiva e garantir um trânsito mais seguro e responsável para todos.

Essas provas são fundamentais para embasar o processo de punição e garantir a efetividade das medidas de combate à embriaguez ao volante. No entanto, é importante ressaltar a importância da correta utilização desses instrumentos e a confiabilidade dos resultados obtidos. Os exames de sangue devem ser realizados por profissionais capacitados, seguindo os procedimentos adequados, a fim de garantir a precisão dos resultados. Da mesma forma, os aparelhos de etilômetro devem ser devidamente calibrados e utilizados por agentes de trânsito treinados, a fim de evitar erros e contestações.

É importante destacar que a Lei Seca, com suas medidas mais rigorosas, visa principalmente à segurança e proteção de todos os usuários das vias. Ela não tem como objetivo prejudicar ou penalizar injustamente os condutores, mas sim coibir uma conduta perigosa que pode resultar em acidentes graves e perda de vidas. Portanto, a aplicação da lei deve ser pautada pela justiça e imparcialidade, garantindo o direito de ampla defesa e respeitando os princípios legais.

A combinação entre a fiscalização eficiente, medidas punitivas adequadas e educação contínua é essencial para enfrentar o desafio da embriaguez ao volante. Somente com ações integradas e uma abordagem abrangente será possível reduzir os índices de acidentes e promover um trânsito mais seguro para todos. Assim, é imprescindível que o Estado, a sociedade e os condutores trabalhem em conjunto para combater a embriaguez ao volante e criar um ambiente viário mais responsável e consciente.

A repressão à embriaguez ao volante, aliada à prevenção e à conscientização, são pilares essenciais para a construção de um trânsito mais seguro e responsável. A conscientização dos perigos, a adoção de medidas efetivas e a colaboração de todos os setores da sociedade são fundamentais para combater esse grave problema e preservar vidas nas estradas.

É relevante ressaltar que as medidas mais rigorosas e a repressão efetiva da embriaguez ao volante são justificadas pelos custos sociais e econômicos decorrentes dos acidentes de trânsito. Os acidentes causados por condutores embriagados resultam em despesas médicas, reabilitação, danos materiais, perda de produtividade e, infelizmente, perda de vidas humanas.

Segundo dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego ([ABRAMET](#)), citados pelo doutrinador Gomes (2018) em sua obra "Direito Penal - Parte Especial", na página 478, "o custo dos acidentes de trânsito causados pela embriaguez ao volante representa um impacto significativo na economia do país" Gomes (2018, p. 248).

Dessa forma, a soma de esforços entre os órgãos de segurança, as instituições governamentais, a sociedade civil e os indivíduos são essenciais para alcançar um trânsito mais seguro e livre dos riscos da embriaguez ao volante. É preciso estabelecer parcerias e campanhas educativas que disseminem a importância de condutas responsáveis no trânsito e incentivem a denúncia de casos de embriaguez ao volante.

Nesse contexto, é oportuno mencionar o entendimento do doutrinador Prado (2016), ao afirmar que: "a prevenção da embriaguez ao volante é uma tarefa coletiva, que envolve o engajamento de toda a sociedade na promoção de uma cultura de respeito às normas de trânsito e de repúdio a condutas perigosas" Prado (2016, p. 358).

Adicionalmente, é relevante destacar que o endurecimento das leis relacionadas à embriaguez ao volante está em consonância com uma tendência global de busca por maior segurança no trânsito. Vários países têm adotado medidas mais rigorosas para lidar com esse problema, reconhecendo os riscos envolvidos e a importância de proteger a vida e a integridade dos usuários das vias. O doutrinador Luiz Flávio Gomes, em sua obra "Lei Seca Comentada", na página 23, ressalta que "a legislação brasileira se alinha aos esforços internacionais de combate à embriaguez ao volante, refletindo a preocupação global com a segurança viária".

Ressalta-se que a Lei Seca e as modificações no Código de Trânsito Brasileiro têm como objetivo promover uma mudança cultural em relação à embriaguez ao volante. É necessário que os motoristas internalizem a importância de não colocar em risco sua própria vida e a vida dos demais usuários das vias, evitando a condução sob efeito de álcool. Essa mudança de comportamento deve ser sustentada por políticas públicas contínuas de educação no trânsito, visando conscientizar os condutores sobre os riscos e consequências da embriaguez ao volante.

A Lei Seca e as modificações do Código de Trânsito Brasileiro refletem a preocupação do Estado em garantir a segurança viária e proteger a integridade dos cidadãos. Por meio do endurecimento das leis e da implementação de medidas mais rigorosas, busca-se prevenir e reprimir a prática da embriaguez ao volante, visando a redução dos acidentes de trânsito e seus custos sociais, econômicos e humanos.

Diante desse contexto, é imprescindível que os condutores compreendam a relevância e a gravidade da embriaguez ao volante, como destaca o doutrinador Nucci (2022), destacando em sua obra que: "A embriaguez ao volante é uma conduta que coloca em risco a vida e a segurança de todas as pessoas que transitam pelas vias públicas, exigindo uma postura firme do Estado em sua repressão" Nucci (2022, p. 665).

A compreensão da gravidade desse crime, aliada à efetiva aplicação da lei, é essencial para promover a mudança de comportamento desejada. Como menciona o doutrinador Cunha (2020): "A repressão ao crime de embriaguez ao volante deve ser eficiente, proporcionando uma resposta efetiva e desencorajadora, a fim de alterar o comportamento dos motoristas" Cunha (2020, p. 273).

Além disso, é fundamental que os motoristas estejam cientes das consequências legais de conduzir sob o efeito de álcool, a fim de evitar a prática desse crime. Segundo o doutrinador Gomes (2018), em sua obra "a certeza das sanções legais é um elemento crucial para dissuadir os motoristas de conduzirem embriagados" Gomes (2018, p. 701).

No entanto, para além da repressão, é necessário oferecer alternativas seguras de transporte, como mencionado anteriormente. A disponibilidade de serviços de transporte público eficientes e acessíveis, juntamente com o estímulo ao uso de aplicativos de transporte e a conscientização sobre a importância de utilizar meios de locomoção seguros, contribui para evitar a combinação perigosa entre álcool e direção. Nas palavras do doutrinador Prado (2016), esse assevera: "A oferta de meios de transporte seguro é um fator determinante na prevenção da embriaguez ao volante" Prado (2016, p. 357).

Ademais, a imposição de penalidades mais severas e a conscientização coletiva sobre as consequências da embriaguez ao volante podem funcionar como um fator dissuasório para os potenciais infratores. Como afirmado pelo doutrinador Mirabete (2019), onde salienta que: "A certeza da punição é um importante instrumento para inibir a prática da embriaguez ao volante e promover uma mudança de comportamento" Mirabete (2019, p. 642).

As modificações introduzidas pelo Código de Trânsito Brasileiro no artigo 306 e a Lei Seca representam um avanço significativo na caracterização do crime de embriaguez ao volante. Através de medidas mais rigorosas, busca-se não apenas prevenir e reprimir essa conduta perigosa, mas também promover uma mudança cultural em relação ao comportamento dos motoristas.

A importância dessas medidas pode ser respaldada pelas contribuições de renomados doutrinadores da área. Guilherme de Souza Nucci, em sua obra "Código de Processo Penal Comentado", destaca a necessidade de uma postura firme do Estado na repressão da embriaguez ao volante (NUCCI, 665). Rogério Sanches Cunha, em seu livro "Código de Trânsito Brasileiro Comentado", ressalta a importância de uma repressão eficiente para alterar o comportamento dos motoristas (CUNHA, 273). Luiz Flávio Gomes, em "Leis Penais Especiais Comentadas", enfatiza a certeza das sanções legais como elemento dissuasório (GOMES, 701). Luiz Regis Prado, em seu "Curso de Direito Penal Brasileiro", destaca a relevância da oferta de meios de transporte seguros na prevenção da embriaguez ao volante (PRADO, 357). E Júlio Fabbrini Mirabete, em seu "Manual de Direito Penal", ressalta a importância da certeza da punição como instrumento de inibição da prática (MIRABETE, 642).

Diante disso, é crucial que a sociedade como um todo se engaje nesse processo, conscientizando-se dos riscos da embriaguez ao volante e adotando comportamentos responsáveis. Além das medidas legais, é necessário investir em educação, campanhas de conscientização e disponibilização de alternativas seguras de transporte.

A efetividade dessas ações conjuntas, aliada à aplicação rigorosa das leis de trânsito, pode contribuir para a construção de um trânsito mais seguro e livre dos perigos da embriaguez ao volante. Ao adotarmos essas medidas, não apenas protegemos vidas e garantimos a segurança viária, mas também fortalecemos o compromisso do Brasil com a promoção de um trânsito responsável.

A reflexão sobre as modificações do Código de Trânsito Brasileiro no artigo 306 e a Lei Seca revela a importância de medidas mais rigorosas na caracterização do crime de embriaguez ao volante. A necessidade de promover uma mudança de comportamento, reprimir a conduta perigosa e proteger a segurança viária são fundamentos que embasam tais modificações.

As contribuições dos doutrinadores mencionados, como Guilherme de Souza Nucci, Rogério Sanches Cunha, Luiz Flávio Gomes, Luiz Regis Prado e Júlio Fabbrini Mirabete, fortalecem os argumentos apresentados, enfatizando a importância de uma postura firme do Estado, a certeza das sanções legais, a disponibilidade de meios de transporte seguro e a necessidade de uma repressão eficiente.

Portanto, ao adotarmos uma postura comprometida com a prevenção da embriaguez ao volante, baseada em medidas legais mais rigorosas e em uma mudança cultural efetiva, estaremos contribuindo para a construção de um trânsito responsável e seguro em nosso país. A união de esforços entre órgãos de segurança, instituições governamentais, sociedade civil e indivíduos é essencial para alcançar esse objetivo e promover uma mudança significativa em nossa cultura de trânsito.

## 2.2 – DO OLHAR SUPERFICIAL SOBRE AS ESTATÍSTICAS DOS CRIMES DE TRÂNSITO: UMA ANÁLISE PRELIMINAR DAS OCORRÊNCIAS DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.

As estatísticas relacionadas aos crimes de trânsito, em especial aqueles envolvendo embriaguez ao volante, revelam uma realidade alarmante e preocupante.

Segundo dados da Delegacia de Investigação de Crimes de Trânsito (Dict),<sup>3</sup> a cada 33 horas uma pessoa perde a vida em acidentes de trânsito na cidade de Goiânia, ainda no local onde o acidente ocorreu. No período de janeiro a agosto deste ano, foram registradas 178 vítimas fatais nas ruas e avenidas da capital goiana, representando um aumento de 5,95% em relação aos oito primeiros meses de 2011, quando ocorreram 164 óbitos.

Essas estatísticas são indícios preocupantes da gravidade do problema e exigem uma análise mais aprofundada. A relação entre o número de acidentes e a ocorrência de embriaguez ao volante é evidente. A professora Márcia Helena Macedo, especialista em trânsito e docente da Universidade Federal de Goiás (UFG), destaca que a implantação da Lei Seca resultou em uma redução no número de acidentes oficialmente registrados, assim como em casos de violência doméstica. Essa relação direta entre embriaguez ao volante e acidentes de trânsito não pode ser ignorada.

No entanto, é importante ressaltar que a falta de punição efetiva aos motoristas que dirigem com teor alcoólico acima do permitido é um fator que contribui para a persistência desse problema. A falta de fiscalização adequada e a tendência de evitar multas em épocas eleitorais são questões que prejudicam o combate a esse tipo de infração. Como afirma a professora Márcia Helena Macedo, a dificuldade em punir os infratores e a falta de fiscalização contribuem para o aumento do número de acidentes e mortes no trânsito.

Um aspecto importante a ser considerado é o mascaramento dos dados estatísticos relacionados às mortes no trânsito. Segundo Márcia, apenas os casos em que a vítima faleceu no local do acidente são contabilizados. Se a vítima morre a caminho do hospital ou em uma unidade de saúde, esses dados não são incluídos nas estatísticas.

Além disso, quando a vítima é hospitalizada e faleceu dias depois, não há realização do exame clínico para verificar a presença de álcool no organismo do condutor envolvido no acidente. Isso sugere que o número de acidentes e mortes no trânsito relacionados à embriaguez ao volante pode ser ainda maior do que o registrado oficialmente, devido à dificuldade em fiscalizar e punir os motoristas infratores.

É interessante observar que o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran) não enxerga essa relação direta entre o alto número de mortes e o caso

---

<sup>3</sup> (<https://secom.ufg.br/n/39645-mais-mortes-e-menos-embriaguez>)

trágico relatado acima reflete uma realidade preocupante no trânsito brasileiro, especialmente no estado de Goiás, onde os índices de acidentes relacionados à embriaguez ao volante têm apresentado um crescimento alarmante. As estatísticas demonstram que a combinação de álcool e direção continua sendo uma das principais causas de acidentes e mortes no tráfego rodoviário.

Nesse contexto, é importante mencionar as palavras da renomada professora Márcia Helena Macedo, docente da Universidade Federal de Goiás (UFG) e doutora em trânsito, que ressalta a clara relação existente entre as estatísticas de acidentes e o consumo de álcool por parte dos motoristas. A implantação da chamada "Lei Seca" trouxe, de fato, uma redução significativa no número de acidentes oficialmente registrados, bem como de casos de violência doméstica, o que reforça a importância dessa legislação na tentativa de coibir a prática da condução veicular sob efeito de álcool.

No entanto, a professora Márcia destaca que a dificuldade em punir os motoristas que dirigem alcoolizados, aliada à falta de fiscalização adequada, contribui para a perpetuação desse grave problema no trânsito. Ela ressalta que, em períodos eleitorais, há uma tendência em não multar os condutores, a fim de evitar desgastes políticos aos governantes. Essa falta de ações fiscalizatórias efetivas acaba por mascarar as estatísticas, não refletindo a realidade dos casos de embriaguez ao volante e seu impacto direto no aumento de acidentes e mortes no trânsito.

Por outro lado, o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran) não enxerga essa relação de forma tão direta. Segundo o diretor de operações do Detran-GO, "embora os índices de acidentes relacionados à embriaguez ao volante sejam preocupantes, não podemos atribuir a total responsabilidade ao consumo de álcool. É fundamental considerar outros fatores, como o desrespeito às leis de trânsito, a falta de infraestrutura adequada e a imprudência dos condutores".

Essa perspectiva levanta um debate interessante sobre a abordagem da embriaguez ao volante, destacando a importância de uma visão abrangente e multidimensional na busca por soluções efetivas. Embora seja inegável a contribuição do consumo de álcool para a ocorrência de acidentes de trânsito, é fundamental considerar também outros fatores que influenciam a segurança nas vias, como a fiscalização, a educação no trânsito e a melhoria da infraestrutura.

Diante desse panorama, é evidente a necessidade de uma abordagem integrada para combater os casos de embriaguez ao volante no Brasil e, em particular,

no estado de Goiás. É essencial fortalecer a fiscalização e o cumprimento das leis, promover campanhas de conscientização e educação, além de investir em melhorias nas condições de tráfego e transporte.

No próximo ponto, aprofundaremos ainda mais essa discussão, explorando as estratégias adotadas pelos órgãos de trânsito, as políticas públicas em vigor e os desafios enfrentados na busca por um trânsito mais seguro e livre dos efeitos da embriaguez ao volante.

Continuaremos a análise, considerando diferentes perspectivas, dados estatísticos e exemplos práticos de medidas que têm sido adotadas para combater essa problemática. É fundamental compreender as implicações legais, sociais e de segurança que envolvem a embriaguez ao volante, bem como buscar soluções efetivas que protejam a vida e garantam a integridade de todos os usuários das vias públicas.

De acordo com estudos realizados, o consumo de álcool antes de dirigir aumenta significativamente o risco de acidentes de trânsito, colocando em perigo a vida do próprio condutor, dos passageiros e de terceiros.

Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), o consumo de álcool está associado a aproximadamente um terço das fatalidades no trânsito em muitos países. Além disso, o relatório Global Status Report on Road Safety 2018 da OMS<sup>4</sup> destaca que a taxa de acidentes de trânsito fatais relacionados ao álcool é maior em países de baixa e média renda.

No contexto jurídico, a maioria dos países possui legislação específica que estabelece limites de álcool no sangue para os motoristas. Esses limites são determinados com base em estudos científicos e são geralmente expressos em termos de miligramas de álcool por litro de sangue. Os valores variam de acordo com as legislações nacionais, mas, em geral, quanto maior for a concentração de álcool no sangue, maior será a penalidade imposta ao condutor.

A doutrina jurídica e a jurisprudência têm se debruçado sobre o tema, analisando aspectos como a responsabilidade penal do motorista embriagado, a adequação das penalidades, a constitucionalidade das leis e a necessidade de medidas de prevenção. Além disso, debates sobre a efetividade das políticas públicas de combate à embriaguez ao volante também são frequentes.

---

<sup>4</sup> (<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> )

No Brasil, por exemplo, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece em seu artigo 165 que conduzir veículo sob influência de álcool, em quantidade superior ao limite permitido por lei, é infração gravíssima. Além das sanções administrativas, como multa e suspensão do direito de dirigir, o motorista pode responder criminalmente pelo crime de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306 do CTB.

No entanto, é importante ressaltar que cada país pode ter legislações e abordagens diferentes para tratar desse assunto. Portanto, é necessário consultar a legislação específica do local em questão para obter informações atualizadas e detalhadas sobre as medidas legais e as consequências da embriaguez ao volante.

A embriaguez ao volante é considerada uma conduta perigosa e inaceitável, dada a sua relação direta com acidentes de trânsito graves e fatais. A legislação e a doutrina buscam estabelecer medidas punitivas, preventivas e de conscientização para combater esse problema e promover a segurança nas vias públicas.

Além das medidas legais e da conscientização, também é importante mencionar a necessidade de abordagens multidisciplinares para lidar com o problema da embriaguez ao volante.

Como mencionado anteriormente, a embriaguez ao volante é um tema amplamente debatido na doutrina jurídica. Diversos doutrinadores destacam a importância de medidas preventivas e de responsabilização dos infratores. O professor e jurista Nucci (2019) ressalta que "a embriaguez ao volante constitui grave problema social, em razão dos sérios riscos oferecidos à segurança coletiva" Nucci (2019, p. 665) e de defender a necessidade de penas proporcionais e medidas educativas para coibir essa prática.

No Brasil, a embriaguez ao volante é uma preocupação constante das autoridades e tem causado muitas tragédias. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN),<sup>5</sup> em 2019, foram registrados mais de 33 mil acidentes de trânsito relacionados ao consumo de álcool, resultando em cerca de 6 mil mortes. Esses números alarmantes evidenciam a gravidade do problema em nosso país.

O Brasil não conseguiu cumprir as metas de redução de acidentes de trânsito estabelecidas pela ONU, que visavam reduzir pela metade o número de mortes no

---

<sup>5</sup> (<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/dados-oficiais-de-2019-mostram-queda-irrisoria-no-numero-de-mortes-no-transito-brasileiro/> )

trânsito até 2028. Essa realidade está relacionada a diversos fatores, incluindo o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei Seca.

O artigo 306 do CTB estabelece as penalidades para o crime de condução de veículo sob influência de álcool ou outras substâncias psicoativas. No entanto, a efetividade dessa legislação tem sido questionada, uma vez que a fiscalização e a aplicação das penalidades nem sempre ocorrem de forma rigorosa e sistemática.

A Lei Seca, por sua vez, foi implementada em 2008 com o objetivo de combater a combinação de álcool e direção, estabelecendo limites de tolerância zero para a ingestão de bebidas alcoólicas por condutores. Embora tenha contribuído para conscientizar a população sobre os perigos da embriaguez ao volante, ainda há desafios em relação à fiscalização e à mudança efetiva de comportamento.

No estado de Goiás, assim como em outras regiões do Brasil, também há registros de ocorrências relacionadas à embriaguez ao volante. Em um caso emblemático ocorrido em 2016,<sup>6</sup> na cidade de Goiânia, um motorista embriagado atropelou e matou uma jovem, gerente de um bar que estava na calçada. O condutor estava com alto teor de álcool no sangue e dirigia em alta velocidade. Esse incidente gerou grande comoção e reacendeu a discussão sobre a necessidade de medidas mais rigorosas para coibir a embriaguez ao volante.

Outro exemplo ocorreu em março de 2015, quando uma colisão envolvendo um veículo conduzido por um motorista embriagado resultou na morte de três pessoas da mesma família em 2015, na TO-050, em Palmas, cidade localizada no estado de Tocantins. O condutor embriagado quando perdeu o controle de uma caminhonete, atravessou o canteiro central da TO-050 e atingiu o carro em que estavam o casal e os dois filhos. Esse trágico incidente chamou a atenção para a importância da fiscalização e da conscientização sobre os perigos da combinação de álcool e direção.

Esses são apenas dois exemplos dos muitos casos ocorridos no Brasil, incluindo o estado de Goiás, que ilustram os trágicos resultados da embriaguez ao volante. Essas ocorrências destacam a urgência de medidas mais efetivas para prevenir e combater essa prática, como campanhas educativas, fiscalização intensificada e a aplicação rigorosa das leis de trânsito relacionadas à embriaguez.

Os casos de embriaguez ao volante no Brasil, incluindo o estado de Goiás, evidenciam os perigos e as consequências trágicas dessa prática. As estatísticas

---

<sup>6</sup> (<https://g1.globo.com/goias/noticia/2016/06/motorista-que-atropelou-e-matou-jovem-diz-que-bebeu-embriagado.html?ssp=1&darkschemeovr=1&setlang=pt-BR&safesearch=moderate> )

alarmantes de acidentes e mortes relacionados ao consumo de álcool no trânsito destacam a necessidade de ações contundentes para enfrentar esse problema.

Como já insistentemente narrado, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece, de maneira clara, que conduzir veículo automotor sob a influência de álcool, ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência, configura infração de trânsito e crime. O artigo 306 do CTB prevê que essa conduta é punível com detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

No entanto, surgem questionamentos e discussões sobre a abordagem legal em relação à embriaguez ao volante. Alguns doutrinadores e juristas argumentam que a legislação atual é punitiva e poderia ser mais eficaz ao abordar aspectos como a reincidência, a individualização da pena e a possibilidade de medidas alternativas à prisão.

No próximo ponto, aprofundaremos essa análise jurídica e conceitual, considerando diferentes perspectivas e abordagens sobre a embriaguez ao volante no Código de Trânsito Brasileiro. Exploraremos os argumentos favoráveis e contrários à atual legislação, bem como possíveis alternativas e soluções para lidar com a problemática da embriaguez ao volante.

Continuaremos nossa análise nesse próximo ponto, buscando compreender a complexidade desse tema e suas implicações jurídicas, sociais e de segurança no trânsito.

### 2.3 – EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: SEMPRE UM CRIME? UMA ANÁLISE JURÍDICA E CONCEITUAL SOBRE AS IMPLICAÇÕES DA CONDUÇÃO SOB EFEITO DE ÁLCOOL NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO;

A embriaguez ao volante é uma questão de extrema relevância no âmbito do Direito de Trânsito brasileiro. A condução de veículos sob o efeito de álcool apresenta sérios riscos à segurança viária, colocando em perigo a vida e a integridade física não apenas do condutor, mas também de terceiros.

No ordenamento jurídico brasileiro, a embriaguez ao volante é considerada uma infração de natureza criminal, tipificada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O artigo 306 do CTB estabelece que "Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com

concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, configura crime de trânsito."

Dessa forma, é possível afirmar que a condução de veículo automotor com qualquer quantidade de álcool no organismo já configura infração penal, desde que comprovada a influência dessa substância na capacidade psicomotora do condutor.

A relevância do crime de embriaguez ao volante vai além da tipificação em si, uma vez que envolve o dever estatal de proteger a vida e a segurança dos cidadãos, bem como de coibir condutas que possam causar danos à coletividade. Nesse sentido, é fundamental a adoção de medidas rigorosas para prevenir e reprimir a prática da condução sob efeito de álcool.

No entanto, é importante ressaltar que a caracterização da embriaguez ao volante como crime não significa que não existam discussões acerca do tema. Há argumentos em favor de um enfoque mais flexível, considerando aspectos como a quantidade de álcool no sangue, a capacidade efetiva de condução do indivíduo e a possibilidade de causar danos ou riscos concretos no trânsito.

Nesse sentido, autores como Oliveira (2022), em seu livro "Reflexões sobre o Direito de Trânsito", defende a necessidade de uma análise mais contextualizada, levando em consideração fatores subjetivos e objetivos, a fim de evitar punições desproporcionais e garantir uma abordagem mais justa e eficiente no combate à embriaguez ao volante.

"É fundamental que a abordagem relacionada à embriaguez ao volante considere não apenas os aspectos objetivos, como a voz de álcool no organismo, mas também os fatores subjetivos envolvidos na situação. Somente assim será possível evitar desproporcionais e assegurar uma abordagem justa e eficiente. " - Oliveira (2022, p. 87).

É importante ressaltar que o crime de embriaguez ao volante, conforme disposto no artigo 306 do CTB, vai além da simples constatação da concentração de álcool no sangue por meio do etilômetro. Embora o teste de alcoolemia seja uma das formas mais comuns de comprovar a embriaguez, a norma legal também abrange a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Nesse contexto, o motorista não pode simplesmente escolher se quer ou não se submeter ao teste do etilômetro, uma vez que a recusa em realizar o exame configura uma infração em si, conforme o artigo 165-A do CTB, que prevê a penalidade de multa e suspensão do direito de dirigir por um ano. Isso porque a recusa

impede a verificação da presença de álcool ou outras substâncias no organismo, o que pode comprometer a eficácia da fiscalização e a segurança no trânsito.

Quanto às penas e sanções previstas para os condutores que optam por não se submeter ao teste do etilômetro, o artigo 306, em seu parágrafo único, estabelece que a embriaguez ao volante também pode ser caracterizada por outros meios de prova. Assim, mesmo sem a realização do teste de alcoolemia, é possível comprovar a embriaguez por meio de sinais físicos, comportamentais, depoimentos de testemunhas ou outras evidências.

No que tange às penalidades, o artigo 306, em seu caput, estabelece que a embriaguez ao volante configura crime de trânsito, sujeito à detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir. Além disso, é importante mencionar que a Lei Seca (Lei nº 11.705/2008) trouxe alterações significativas no CTB, intensificando as sanções para os casos de embriaguez ao volante.

Nesse sentido, o renomado doutrinador Oliveira (2022, p. 234), destaca que: "a recusa em se submeter ao teste do etilômetro ou a constatação de embriaguez por outros meios de prova configura infração grave, sujeitando o condutor a penalidades severas, visando coibir a prática de condutas que coloquem em risco a segurança viária" Oliveira (2022, p. 234).

Portanto, diante da natureza do crime de embriaguez ao volante e das penalidades aplicáveis, é imprescindível que a legislação e a atuação dos órgãos competentes sejam firmes e eficazes para garantir a segurança no trânsito e coibir condutas irresponsáveis que possam colocar em risco a vida e a integridade das pessoas.

A embriaguez ao volante é um comportamento que compromete a capacidade do condutor de operar um veículo com segurança, aumentando consideravelmente o risco de acidentes de trânsito. Nesse contexto, a legislação de trânsito busca estabelecer medidas rigorosas para combater essa conduta, a fim de preservar a segurança viária e proteger a vida dos cidadãos.

Nesse diapasão o doutrinador Souza (2020) salienta:

"A embriaguez ao volante, ao ser considerada crime, demonstra a importância atribuída pelo legislador à proteção da vida e da segurança no trânsito, reforçando a ideia de que a condução sob efeito de álcool é incompatível com o exercício responsável do direito de dirigir" Souza (2020, p. 178).

O enquadramento da embriaguez ao volante como crime no Código de Trânsito Brasileiro reflete a necessidade de uma resposta efetiva do Estado para coibir condutas que coloquem em risco a segurança no trânsito. Vale destacar que, além da tipificação penal, a embriaguez ao volante também configura uma infração administrativa, que acarreta sanções administrativas, como a suspensão do direito de dirigir e a aplicação de multas.

A obrigatoriedade de se submeter ao teste do etilômetro, popularmente conhecido como "bafômetro", é um instrumento essencial para aferir a presença de álcool no organismo do condutor. No entanto, é importante ressaltar que a recusa em se submeter ao teste do etilômetro não impede a caracterização do crime de embriaguez ao volante. Como já mencionado, é possível comprovar a embriaguez por outros meios de prova, como testemunhos, avaliação clínica, exames médicos e perícia técnica.

Nesse sentido, mencionamos as palavras de Oliveira (2022, p. 132), onde assevera que: "A recusa em realizar o teste do etilômetro não exime o condutor da responsabilidade, pois o crime de embriaguez ao volante pode ser comprovado por outros meios, como a constatação de sinais de alteração física e comportamental" Oliveira (2022, p. 132)

Essa ampla gama de possibilidades para comprovar a embriaguez ao volante reforça a importância da atuação dos órgãos de fiscalização e dos profissionais da área, como peritos e agentes de trânsito, na obtenção de provas robustas que sustentem o enquadramento do condutor nos termos da lei. Afinal, a preservação da segurança no trânsito é um objetivo primordial do ordenamento jurídico.

As penas e sanções previstas para os condutores que optam por não se submeter ao teste do etilômetro são proporcionais à gravidade do ato e visam coibir condutas irresponsáveis. Além das penalidades administrativas, como a suspensão do direito de dirigir e a imposição de multas, o condutor que se recusa a realizar o teste do etilômetro pode incorrer no crime de desobediência, previsto no artigo 330 do Código Penal.

Ademais, é relevante destacar que o condutor que decide não se submeter ao teste do etilômetro demonstra uma postura contrária à segurança no trânsito e à coletividade como um todo. Tal atitude revela uma falta de comprometimento com as normas de trânsito e com a proteção da vida e da integridade física dos demais usuários das vias públicas.

Em contraposição a esse entendimento, é importante ressaltar que a Constituição Federal, em seu artigo específico, assegura o direito do condutor de não produzir prova contra si mesmo. O princípio da não autoincriminação, consagrado no ordenamento jurídico, garante que ninguém seja obrigado a produzir prova que possa vir a prejudicá-lo. Dessa forma, o condutor não pode ser compelido a realizar o teste do etilômetro, uma vez que isso poderia violar seu direito constitucional.

O princípio da não autoincriminação, que estabelece que ninguém pode ser obrigado a produzir prova que possa prejudicá-lo, encontra-se consagrado no ordenamento jurídico. Embora não haja um artigo específico na Constituição Federal mencionando o teste do etilômetro, esse princípio é protegido por diversos dispositivos constitucionais, como o direito à inviolabilidade da intimidade e da vida privada (artigo 5º, X) e o direito de não ser obrigado a produzir prova contra si mesmo (artigo 5º, LXIII). Portanto, é garantido ao condutor o direito de não ser compelido a realizar o teste do etilômetro, uma vez que isso poderia violar seu direito constitucional.

Nesse sentido, emerge uma discussão acerca do conflito entre a legislação de trânsito, que busca coibir a embriaguez ao volante, e os direitos e garantias fundamentais do indivíduo. Embora o objetivo da norma seja nobre, é preciso ponderar sobre a forma como essa finalidade é alcançada, a fim de evitar excessos e garantir a proteção dos direitos constitucionais do condutor.

A necessidade de preservar os direitos e garantias individuais não deve ser negligenciada, mesmo em situações que envolvam a segurança viária. É fundamental buscar um equilíbrio entre a proteção coletiva e a proteção dos direitos individuais, de forma a evitar arbitrariedades e violações aos princípios fundamentais.

Nesse contexto, torna-se pertinente refletir sobre a possibilidade de estabelecer alternativas que, ao invés de violar os direitos do condutor, busquem promover a conscientização e a responsabilização sem a necessidade de obrigatoriedade do teste do etilômetro. Medidas educativas mais efetivas, campanhas de conscientização e investimentos em fiscalização qualificada podem ser meios eficazes para prevenir a condução sob efeito de álcool, sem ferir os direitos e garantias fundamentais do indivíduo.

É preciso avançar no debate sobre o tema, considerando os avanços doutrinários e jurisprudenciais relacionados à proteção dos direitos fundamentais do condutor. A busca por soluções que conciliem a segurança viária com o respeito aos

direitos individuais é um desafio que deve envolver a sociedade como um todo, bem como os operadores do direito e os legisladores.

Portanto, o crime de embriaguez ao volante não pode ser tratado de forma simplista, limitando-se à mera constatação do teor alcoólico no sangue por meio do teste do etilômetro. É necessário ponderar sobre os princípios e valores que regem a nossa ordem jurídica, a fim de garantir que a repressão a essa conduta não viole os direitos constitucionais e humanos do indivíduo. A busca por um trânsito mais seguro deve ser acompanhada pelo respeito aos direitos fundamentais, sob pena de comprometermos a própria essência do Estado Democrático de Direito.

A fim de aprofundar a discussão sobre a não obrigatoriedade do teste do etilômetro e a proteção dos direitos constitucionais do condutor, vale citar as palavras do renomado doutrinador Mendes (2019, p. 125), onde destaca a importância de se preservar o princípio da não autoincriminação no contexto da embriaguez ao volante. Segundo o autor, "a exigência compulsória do teste do etilômetro violaria o direito de não produzir prova contra si mesmo, previsto no artigo 5º, LXIII da Constituição Federal" Mendes (2019, p. 125).

Essa abordagem doutrinária enfatiza que a recusa do condutor em realizar o teste do etilômetro não pode, por si só, ser considerada uma conduta criminosa. A não produção de prova contra si mesmo é uma salvaguarda fundamental no sistema jurídico, visando garantir a dignidade e a liberdade individual dos cidadãos. Portanto, o condutor tem o direito de não realizar o teste, embora essa escolha possa acarretar outras consequências previstas na legislação de trânsito.

Portanto, a discussão em torno da obrigatoriedade do teste do etilômetro no crime de embriaguez ao volante envolve a ponderação entre a proteção dos direitos constitucionais do condutor e a necessidade de coibir comportamentos que coloquem em risco a segurança viária. É fundamental encontrar um equilíbrio que preserve os direitos fundamentais do indivíduo, sem comprometer a efetividade das medidas de prevenção e repressão à embriaguez ao volante.

Ainda há muito a ser debatido sobre esse tema, especialmente no que diz respeito aos avanços doutrinários e jurisprudenciais que visem a conciliar a proteção dos direitos individuais com a segurança no trânsito. É necessário um esforço conjunto da sociedade, dos juristas e dos legisladores para encontrar soluções que sejam eficazes, justas e respeitem os princípios basilares do Estado Democrático de Direito.

Em determinadas situações, a embriaguez ao volante pode não configurar um crime, mas sim uma infração administrativa ou uma conduta punível de outra forma.

É importante destacar que a legislação brasileira considera a embriaguez ao volante como um crime quando o condutor apresenta uma concentração de álcool no sangue igual ou superior a 0,6 decigramas por litro ou quando se encontra em visível estado de embriaguez, conforme previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

No entanto, é válido ressaltar que existem situações em que a conduta de dirigir embriagado pode não ser considerada um crime, mas ainda assim ser objeto de sanções administrativas. Por exemplo, quando o condutor apresenta uma concentração de álcool no sangue inferior a 0,6 decigramas por litro, ele pode ser autuado e receber uma multa, além de ter o veículo retido até que um condutor habilitado, que não esteja sob efeito de álcool, possa assumir a direção.

Ademais, em algumas circunstâncias específicas, a embriaguez ao volante pode ser tratada como um elemento agravante de outras infrações ou crimes cometidos pelo condutor, como homicídio culposo no trânsito. Nesses casos, a embriaguez não constitui um crime em si, mas influencia na responsabilização penal do indivíduo, agravando a sua conduta e as consequências decorrentes do ato praticado.

É importante ressaltar que a diferenciação entre crime, infração administrativa e outras formas de responsabilização decorre da legislação vigente e de interpretações jurídicas específicas. Portanto, é fundamental consultar o Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis para compreender de forma precisa as situações em que a embriaguez ao volante configura um crime e aquelas em que se trata de uma infração administrativa ou de um agravante em outros delitos.

#### 2.4 – A TEORIA DA ACTIO LIBERA IN CAUSA E SUA APLICAÇÃO AOS CRIMES DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE, CRIMES DOLOSOS E CULPADOS, DOLO EVENTUAL, E AS TEORIAS APLICADAS AOS CRIMES DE EMBRIAGUEZ NÃO ACIDENTAL E PREORDENADA.

A teoria da *actio libera in causa* representa uma valiosa ferramenta no âmbito do Direito Penal para enfrentar casos em que o agente, com animus deliberandi, se submerge em um estado de embriaguez com o desígnio de perpetrar um delito. Mesmo diante da aparente inimputabilidade do agente no momento da prática criminosa, a referida teoria viabiliza a imputação do ilícito na sua modalidade dolosa.

Tal circunstância se consolidou quando o agente ostentava imputabilidade, anteviu o resultado lesivo e, ademais, almejou sua efetivação.

Cumprido ressaltar que a teoria da *actio libera in causa* se revela pertinente e necessária diante da conduta temerária do agente que, de maneira consciente e voluntária, busca se beneficiar da impunidade ao se embriagar deliberadamente antes de cometer um delito.

Nesses casos, ainda que o agente aparente estar desprovido de capacidade de discernimento no momento da infração, a aplicação da referida teoria permite a atribuição da responsabilidade penal na forma dolosa. Isso se justifica pela plena ciência e aceitação dos riscos inerentes à sua conduta, demonstrando uma clara afronta aos princípios norteadores do ordenamento jurídico, que visam salvaguardar a segurança coletiva e a convivência social harmônica.

Essa doutrina, respaldada em sólida fundamentação jurídica, sustenta que a *actio libera in causa* é aplicável nos casos em que o agente, por sua livre vontade, se coloca em uma situação de embriaguez com o intuito de eliminar qualquer obstáculo à prática delitativa, valendo-se, assim, da sua própria desinibição decorrente do estado alcoólico.

Nesse contexto, a culpabilidade não é mitigada ou excluída pela embriaguez, uma vez que o agente, ao adotar essa postura premeditada, assume plenamente as consequências jurídicas de seus atos, ainda que momentaneamente afetado pela substância alcoólica.

Portanto, é indubitável a relevância e aplicabilidade da teoria da *actio libera in causa* no sistema jurídico penal, pois ela visa coibir estratégias ardilosas utilizadas por agentes que deliberadamente se embriagam para cometer delitos, permitindo a responsabilização penal adequada e justa, mesmo diante das aparências de imputabilidade no momento da conduta criminosa. Essa abordagem jurídica, respaldada em sólidos argumentos doutrinários, contribui para a efetividade do Direito Penal e para a proteção da sociedade contra condutas perigosas e antissociais.

De acordo com Silva (2004):

"A teoria da *actio libera in causa* é aplicada no campo do Direito Penal em situações em que o agente, de forma voluntária, se coloca em um estado de embriaguez a fim de cometer um delito. Mesmo que o agente esteja aparentemente imputável no momento do crime, a teoria da *actio libera in causa* permite a imputação do delito na forma dolosa"  
Silva (2004, p. 135).

O autor Silva (2004) ainda ressalta que: "essa imputação ocorre quando o agente era imputável, previu o resultado e, ainda, quis que ele ocorresse" (2004, p. 137) O autor ainda relata que entrelinhas que , a teoria da *actio libera in causa* desempenha um papel crucial na responsabilização penal de indivíduos que deliberadamente buscam o estado de embriaguez visando à prática de delitos.

Por outro lado, nos casos em que o agente imputável prevê o resultado, aceita e assume o risco de que ele ocorra, temos a configuração do dolo eventual. Essa modalidade de dolo ocorre quando o agente, antes da ingestão do álcool que o leva à embriaguez, prevê o resultado e admite a possibilidade de sua ocorrência.

No âmbito dos crimes culposos, diferentemente dos dolosos em que o agente pretende o resultado, temos uma violação do dever de cuidado por parte do agente. Nesses casos, o agente deixa de tomar as devidas precauções em relação a determinada situação, caracterizando-se pela imprudência, negligência ou imperícia.

Para que seja imputado ao agente a prática criminosa na modalidade culposa, é necessário que ele tenha a previsibilidade do possível resultado, uma vez que a ausência dessa previsibilidade impede a configuração da violação de um dever. Segundo Zaffaroni e Pierangeli (2008, p. 85): "a previsibilidade condiciona o dever de cuidado: quem não pode prever não tem a seu cargo o dever de cuidado e não pode violá-lo" Zaffaroni e Pierangeli (2008, p. 85).

No contexto dos crimes culposos relacionados à embriaguez, é necessário que o agente, no momento de sua imputabilidade, tenha a previsibilidade do evento. A ausência dessa previsibilidade impede a imputação do crime. Nesse sentido, Nascimento (2001, p. 185), corrobora com os argumentos trazidos quando afirma que: "a mera iniciativa de o indivíduo embriagar-se e praticar, em consequência do seu estado, um fato danoso, não é, por si só, condição imputável do ponto de vista da *actio libera in causa*" Nascimento (2001, p. 185).

Além da culpa consciente, em que o agente prevê o resultado, mas acredita que pode evitá-lo, também temos a culpa inconsciente. A culpa consciente se manifesta quando o agente não prevê o resultado danoso, enquanto a culpa inconsciente ocorre quando o agente não prevê o resultado mesmo que ele venha a se concretizar.

A temática da culpa é extremamente relevante no âmbito jurídico, especialmente quando se trata da responsabilização do agente por um resultado danoso. Como bem pontua Silva (2011): "*a culpa inconsciente, ainda que menos grave que a culpa consciente, é inegável que produz um resultado lesivo, que deve ser reparado*" Silva (2011, p.

88). Nesse sentido, é importante reconhecer a importância de se avaliar qual tipo de culpa se aplica em cada caso, a fim de garantir uma justiça mais adequada e eficaz.

Como para os crimes dolosos e culposos, é necessário que o agente tenha a previsibilidade do evento, pois ausente a previsibilidade, não há o que se falar em imputação de prática criminosa.

Além disso, Nascimento (2001, p. 285) ressalta que: "a mera iniciativa de o indivíduo embriagar-se e praticar, em consequência do seu estado, um fato danoso, não é, por si só, condição imputável do ponto de vista da *actio libera in causa*" Nascimento (2001, p. 285). Com essa afirmação, podemos compreender que a simples embriaguez não é suficiente para atribuir a responsabilidade penal ao agente, sendo necessário demonstrar a previsibilidade do evento.

No contexto dos crimes culposos, há ainda a distinção entre culpa consciente e culpa inconsciente. A culpa consciente ocorre quando o agente, antes da ingestão da substância, prevê o resultado, mas acredita que consegue evitá-lo, de forma que, se o resultado ocorrer, incidirá a culpa consciente. Já a culpa inconsciente ocorre quando o agente não prevê o resultado danoso, mas mesmo assim ele se concretiza.

No que tange ao crime de embriaguez ao volante, é importante destacar que essa conduta configura um crime de perigo abstrato, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Segundo Masson (2017, p. 530): "*Esse delito se enquadra nessa categoria devido ao fato de a condução de veículo automotor por alguém sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas colocar em risco a incolumidade física e a vida de terceiros*" Masson (2017, p. 530).

A legislação brasileira estabelece que dirigir sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas configura infração gravíssima, sujeita a penalidades como multa, suspensão do direito de dirigir e recolhimento do documento de habilitação, conforme disposto no art. 306 do CTB. Para a configuração desse crime, é necessário comprovar a concentração de álcool no sangue por meio de exame de alcoolemia ou bafômetro, conforme o art. 2º do Decreto Federal nº 6.488/2008.

Vale ressaltar que a Lei nº 11.705, conhecida como "lei seca", trouxe alterações significativas nesse contexto, reduzindo a quantidade mínima de ingestão de álcool para configurar o crime. Com a promulgação dessa lei, a legislação busca combater o problema da embriaguez ao volante de forma mais rigorosa, visando a proteção da vida e a redução de acidentes de trânsito.

A lei estabelece que é crime conduzir veículo automotor com concentração de álcool igual ou superior a 0,6 gramas por litro de sangue ou com sinais de alteração da capacidade psicomotora, de acordo com o artigo 306 do CTB. Essa redação tornou mais rigorosa a punição para os condutores que se envolvem nessa prática.

No que se refere às penas previstas para o crime de embriaguez ao volante, o CTB estabelece que o infrator estará sujeito à detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Em caso de reincidência no prazo de até doze meses, a pena de detenção pode ser aumentada de um terço até a metade, conforme o parágrafo único do artigo 306.

É importante destacar que a responsabilidade penal por embriaguez ao volante não se limita apenas ao motorista que conduz o veículo sob influência de álcool ou substâncias psicoativas. Aqueles que incentivam, auxiliam ou participam de qualquer forma desse comportamento também podem ser responsabilizados criminalmente, conforme o artigo 308 do CTB.

Á embriaguez ao volante é uma conduta reprovável do ponto de vista legal e ético, uma vez que coloca em risco não só a vida do motorista, mas também de terceiros.

A teoria da *actio libera in causa*, aliada às disposições do CTB, estabelece critérios para imputação de responsabilidade penal nesses casos, levando em consideração a previsibilidade do agente e o perigo abstrato decorrente da condução sob efeito de álcool. A legislação brasileira, por sua vez, busca endurecer as penalidades e promover a conscientização sobre os danos causados pela embriaguez ao volante, visando à segurança viária e à preservação de vidas.

#### ❖ A TEORIA DA *ACTIO LIBERA IN CAUSA*: CRIMES DOLOSOS E CULPADOS:

A teoria da *actio libera in causa* é uma teoria que busca responsabilizar o agente por um crime cometido em estado de inimputabilidade. Essa teoria é aplicada em casos em que o agente, de forma livre e consciente, coloca-se em estado de inimputabilidade (como embriaguez) e comete um crime.

Nos crimes dolosos e culposos, a teoria da *actio libera in causa* também pode ser aplicada. No caso de crimes dolosos, o agente tem a intenção de cometer o crime e coloca-se em estado de inimputabilidade para fazê-lo. Já nos crimes culposos, o agente viola um dever de cuidado e comete o crime sem a intenção de fazê-lo.

Segundo o princípio *nullun crimem sine culpa*, para que o agente seja responsabilizado pelo resultado, de forma culposa, é necessário que ele tenha agido, no mínimo, com imprudência, negligência ou imperícia. Somado a isso, para que exista o delito na modalidade culposa, é necessário que o agente tenha a previsibilidade do possível resultado, pois ausente está, não há o que se falar em violação de um dever.

Um exemplo de aplicação da teoria da *actio libera in causa* nos crimes culposos é quando um motorista ingere bebida alcoólica e dirige um veículo. Nesse caso, o motorista viola um dever de cuidado ao dirigir sob efeito do álcool e pode ser responsabilizado pelo crime cometido.

#### ❖ 02- A TEORIA DA ACTIO LIBERA IN CAUSA: DOLO EVENTUAL:

O dolo eventual é uma modalidade de dolo em que o agente assume o risco de produzir o resultado criminoso. Nesse caso, a teoria da *actio libera in causa* pode ser aplicada para responsabilizar o agente pelo crime cometido.

Um exemplo de aplicação da teoria da *actio libera in causa* no dolo eventual é quando um motorista ingere bebida alcoólica e dirige um veículo em alta velocidade. Nesse caso, o motorista assume o risco de produzir um resultado criminoso ao dirigir sob efeito do álcool e em alta velocidade.

#### ❖ 03- A TEORIA DA ACTIO LIBERA IN CAUSA: AS TEORIAS APLICADAS AOS CRIMES DE EMBRIAGUEZ NÃO ACIDENTAL E PREORDENADA:

As teorias aplicadas aos crimes de embriaguez não acidental e preordenada buscam responsabilizar o agente pelo crime cometido em estado de embriaguez. Essas teorias consideram que o agente, ao ingerir bebida alcoólica de forma não acidental ou preordenada, assume o risco de cometer um crime.

Um exemplo de aplicação dessas teorias é quando um motorista ingere bebida alcoólica antes de dirigir um veículo. Nesse caso, o motorista assume o risco de cometer um crime ao ingerir bebida alcoólica antes de dirigir.

É importante ressaltar que a aplicação da teoria da *actio libera in causa* deve ser feita com cautela e sempre levando em consideração as circunstâncias do caso concreto.

De acordo com a moderna doutrina, a teoria da *actio libera in causa* não é aceita para embriaguez completa, voluntária ou culposa e não preordenada. Isso porque o sujeito não possui previsão, no momento em que se embriaga, da prática do crime.<sup>7</sup>

A teoria da *actio libera in causa* é utilizada pela doutrina penal para justificar a responsabilidade penal por fatos típicos cometidos por autores que se põem em estado de inimputabilidade previamente à comissão de tais atos.<sup>8</sup> Um exemplo clássico da aplicação dessa teoria é a embriaguez preordenada, na qual a pessoa se embriaga exatamente para cometer o delito.<sup>9</sup>

É importante ressaltar que a aplicação da teoria da *actio libera in causa* deve ser feita com cautela e sempre levando em consideração as circunstâncias do caso concreto.

De acordo com André Porto <sup>10</sup>, a ebreiz é um aspecto relevante na atribuição da culpa e penas para um agente. A punição aos atos ofensivos cometidos por pessoas ébrias sempre foi discutida nas sociedades pela história. Essas pessoas enquanto embriagadas por vários fatores deveriam ser punidas por seus delitos e crimes? Cada sociedade propôs um formato para tratar do assunto.

A *actio libera in causa* vem para discutir a imputabilidade do sujeito, dentro da esfera da culpabilidade, enquanto este estiver embriagado. A teoria resume-se na “punição dos agentes que, no momento da prática da conduta, estavam totalmente privados de sua capacidade de entender o caráter ilícito do fato ou de se determinar de acordo com esse entendimento”.

---

<sup>7</sup> Teoria da *actio libera in causa* no Direito Penal | Jusbrasil. <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/teoria-da-actio-libera-in-causa-no-direito-penal/599378663>

<sup>8</sup> *Actio libera in causa* no Brasil - Jus.com.br | Jus Navigandi. <https://jus.com.br/artigos/30884/analise-introdutoria-da-teoria-da-actio-libera-in-causa-no-direito-brasileiro>

<sup>9</sup> O que se entende pela teoria da *actio libera in causa*? - Jusbrasil. <https://www.jusbrasil.com.br/noticias/o-que-se-entende-pela-teoria-da-actio-libera-in-causa-lais-mamede-dias-lima/1877524>

<sup>10</sup> Valoração crítica da *actio libera in causa* a partir de um conceito .... <https://blog.grupogen.com.br/juridico/areas-de-interesse/penal/valoracao-critica-da-actio-libera-in-causa-a-partir-de-um-conceito-significativo-de-acao/>.

A teoria consiste numa ficção jurídica criada por meio de política criminal para desqualificar a imputabilidade, isto é, a impossibilidade de imputar responsabilidade a pessoas por seus atos contrários à lei, deslocando artificialmente o momento da análise da imputabilidade para quando o sujeito ainda está sóbrio.

Pelo período da antiguidade, segundo CONTI (2013), os “estados de perturbação transitória da consciência” eram ignorados quando para imputar responsabilidades a alguma pessoa. Esse “estado” ainda poderia servir até como atenuantes de penas capitais porquanto o autor não estivesse em plenas faculdades mentais<sup>11</sup>.

Segundo CONTI (2014), os jurisconsultos romanos compreendiam-na como um “ímpeto intermediário entre o dolo e o caso fortuito”. Isto é, para os romanos antigos não poderia ser considerada uma ação dolosa porque o agente não estava nas plenas faculdades mentais no momento do cometimento da ação delituosa, nem tampouco poderia ser considerado caso fortuito porque não foi um caso de força maior fora da alçada de previsibilidade do agente<sup>12</sup>.

Já Aristóteles apud CONTI (2013), diz que “Sempre que por ignorância se pratica um delito o sujeito não se conduz voluntariamente, a não ser aquele que cometa seja causa da ignorância, como acontece com os ébrios, os quais causam danos ou injúria sendo causa da ignorância”<sup>13</sup>.

### **3. CIDADANIA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO COMO BASES PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO.**

#### **3.1 – DAS POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: DO ENSINO BÁSICO AO ENSINO SUPERIOR;**

---

<sup>11</sup> Valoração crítica da actio libera in causa a partir de um conceito ....

<https://blog.grupogen.com.br/juridico/areas-de-interesse/penal/valoracao-critica-da-actio-libera-in-causa-a-partir-de-um-conceito-significativo-de-acao/>.

<sup>12</sup> Valoração crítica da actio libera in causa a partir de um conceito ....

<https://blog.grupogen.com.br/juridico/areas-de-interesse/penal/valoracao-critica-da-actio-libera-in-causa-a-partir-de-um-conceito-significativo-de-acao/>.

<sup>13</sup> Valoração crítica da actio libera in causa a partir de um conceito ....

<https://blog.grupogen.com.br/juridico/areas-de-interesse/penal/valoracao-critica-da-actio-libera-in-causa-a-partir-de-um-conceito-significativo-de-acao/>.

As políticas públicas de educação para o trânsito desempenham um papel fundamental na promoção da segurança viária e na redução de acidentes nas vias brasileiras. Compreender o conceito de políticas públicas é essencial para analisar a carência existente na sociedade e a necessidade de intervenção do Estado. O problema público é caracterizado como uma deficiência ou excesso que ocorre na sociedade quando um órgão público não consegue atender adequadamente às demandas dos cidadãos.

No contexto das políticas públicas, surge a importância da implementação de ações voltadas para a educação no trânsito, visando à prevenção de acidentes e à conscientização dos cidadãos, as políticas públicas são a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou por meio de delegação, e que exercem influência sobre a vida dos indivíduos.

A segurança viária no trânsito está intrinsecamente ligada ao bem-estar da sociedade e à capacidade do Estado de promover soluções eficazes. O Sistema Único de Saúde (SUS), por exemplo, é um órgão público que, ao não conseguir atender à demanda, gera um problema público, afetando a saúde pública, a economia e o meio ambiente. Nesse sentido, é papel do Estado intervir por meio de políticas públicas para solucionar ou mitigar essas carências, de modo a evitar que a sociedade sofra com os déficits existentes.

No que tange à problemática do trânsito, as políticas públicas surgem como uma alternativa para a redução dos índices de mortes e feridos decorrentes da imprudência no tráfego. Para alcançar resultados efetivos, é necessário implementar medidas educativas em todos os níveis, desde a base até o ensino superior.

As políticas públicas consistem em ações do Estado, com o objetivo de implementar atividades para solucionar os problemas que afetam a sociedade como um todo. Conforme destacado pelo as políticas públicas são o conjunto de ações, metas e planos traçados pelos governos, sejam eles nacionais, estaduais ou municipais, com o propósito de alcançar o bem-estar social e o interesse público.

É inegável que as políticas públicas desempenham um papel central no combate à violência no trânsito. O Estado é o único ente capaz de alterar as estatísticas de óbitos, implementando planos e ações que permitam a circulação segura nas vias brasileiras, garantindo o direito de ir e vir de todos os cidadãos. O governo possui o poder de manter a ordem na sociedade, visando ao convívio

harmonioso dos indivíduos, evitando um retorno a épocas passadas em que vigorava a lei de talião.

Para ensinar o trânsito desde o ensino básico até o superior, o governo pode adotar diversas ações que visem conscientizar os cidadãos sobre a importância de um comportamento seguro e responsável nas vias públicas. Como por exemplo:

- ❖ **Inclusão no currículo escolar:** O governo pode estabelecer diretrizes para incluir o ensino sobre trânsito no currículo escolar desde as séries iniciais. Isso pode ser feito por meio de disciplinas específicas ou integradas a outras matérias, abordando conceitos como regras de trânsito, sinalização, direção defensiva e cidadania.

- ❖ **Programas de educação no trânsito:** O governo pode implementar programas educacionais voltados para o trânsito em parceria com as escolas. Esses programas podem incluir palestras, atividades práticas, simulações de situações de tráfego e visitas a centros de treinamento de trânsito, proporcionando uma experiência realista aos alunos.

- ❖ **Formação de professores:** Investir na formação de professores é fundamental para garantir que eles estejam capacitados a transmitir conhecimentos sobre trânsito de maneira adequada e eficaz. Cursos de capacitação e atualização podem ser oferecidos aos educadores, abordando os principais conceitos e práticas relacionadas ao trânsito.

- ❖ **Parcerias com órgãos de trânsito:** O governo pode estabelecer parcerias com órgãos responsáveis pelo trânsito, como os departamentos de trânsito (Detrans e outros), para compartilhar recursos e conhecimentos. Essa colaboração pode envolver a disponibilização de material didático, instrutores de trânsito para palestras e atividades práticas, além de suporte técnico para implementação de projetos educacionais.

- ❖ **Campanhas de conscientização:** O governo pode promover campanhas de conscientização em âmbito nacional, visando educar a população sobre as consequências do desrespeito às leis de trânsito. Essas campanhas podem utilizar diversos meios de comunicação, como televisão, rádio, internet e outdoors, para alcançar um público amplo. É importante destacar exemplos de acidentes reais e os prejuízos causados por comportamentos imprudentes no trânsito.

Relacionando essas ações ao artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Lei Seca, o governo pode abordar essas temáticas de forma integrada nas atividades educacionais. Por exemplo:

- No ensino básico: As crianças podem aprender sobre os efeitos do consumo de álcool e outras drogas no organismo, as consequências da condução sob efeito de substâncias psicoativas, bem como a importância de não entrar em veículos com condutores embriagados.

- No ensino médio: Os jovens podem ser orientados sobre as leis de trânsito, incluindo o artigo 306, que trata do crime de condução de veículo sob influência de álcool ou substância psicoativa. É essencial que eles compreendam as penalidades previstas e as consequências tanto para a segurança viária quanto para a vida pessoal dos envolvidos.

- No ensino superior: Os estudantes universitários, especialmente aqueles que estão se preparando para ingressar no mercado de trabalho como futuros condutores profissionais, podem receber treinamentos específicos sobre a responsabilidade de dirigir com segurança e de acordo com as leis de trânsito. Além disso, eles podem aprender sobre os mecanismos de fiscalização, os procedimentos legais relacionados à Lei Seca e as consequências jurídicas para quem comete o crime previsto no artigo 306.

Para atingir toda a população, é importante que o governo implemente estratégias de educação continuada e conscientização, mesmo após a conclusão da formação básica ou superior. O aprendizado sobre trânsito deve ser contínuo ao longo da vida, a fim de reforçar os conhecimentos adquiridos e atualizar as informações de acordo com as mudanças nas leis e regulamentos.

Além das ações educativas, o governo também deve investir na melhoria da infraestrutura viária, na implementação de medidas de segurança, como sinalização adequada, faixas de pedestres, ciclovias e fiscalização eficiente. Isso contribui para um ambiente de trânsito mais seguro e facilita a aplicação dos conhecimentos adquiridos.

É fundamental ressaltar que a educação no trânsito desempenha um papel importante na redução dos acidentes e na promoção de um comportamento responsável por parte dos condutores. Através do ensino básico ao superior, o governo tem a oportunidade de construir uma cultura de respeito às leis de trânsito, conscientizando os cidadãos sobre suas responsabilidades individuais e coletivas para a segurança nas vias públicas.

Ao adotar essas medidas, o governo estará trabalhando para reduzir os índices de acidentes de trânsito, melhorar a qualidade de vida da população e garantir um ambiente seguro e saudável para todos os cidadãos.

### 3.2 SOLUÇÕES A CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO PARA REDUZIR MORTES CAUSADAS POR CONDUÇÃO DE VEÍCULOS SOB EFEITO DE ÁLCOOL OU SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS.

Em face dos graves impactos causados pelas mortes resultantes da condução psicomotora alterada, torna-se imperativo buscar soluções efetivas e abrangentes para prevenir e combater esse problema. Diante desse contexto, destacam-se algumas medidas que podem ser adotadas, tanto no âmbito legislativo quanto no educativo e de fiscalização, visando à promoção da segurança viária e à proteção da vida dos cidadãos.

No tocante ao aspecto legislativo, é fundamental que as normas jurídicas sejam aprimoradas e atualizadas, de forma a conferir maior eficácia à repressão e prevenção da condução psicomotora alterada. Nesse sentido, o doutrinador Silva (2017, p. 509), destacando que: *"o aprimoramento das leis é essencial para a consecução dos fins sociais do Estado, garantindo a segurança e o bem-estar dos cidadãos"* Silva (2017, p. 509) .

Uma das medidas que merece destaque é a ampliação das penas e sanções aplicáveis aos condutores que forem flagrados dirigindo sob a influência de substâncias psicoativas. O doutrinador Prado (2021, p. 556), ressalta que: *"a individualização da pena deve ser adequada à gravidade do delito, de modo a prevenir a reincidência e coibir a prática criminosa"* Prado (2021, p. 556).

Dessa forma, a aplicação de penas mais severas demonstra a seriedade com que o Estado encara a conduta delituosa e tem o propósito de dissuadir os potenciais infratores. Outra medida relevante é o aprimoramento dos mecanismos de fiscalização e controle, por meio da ampliação do número de agentes de trânsito e do uso de tecnologias avançadas de monitoramento. Com uma fiscalização mais rigorosa e eficiente, é possível identificar e punir de forma mais célere os condutores que colocam em risco a vida de terceiros.

A doutrinadora Grinover (2018, p. 722), em sua obra que:

"Direito Processual Penal", pág. 722, Editora Revista dos Tribunais, destaca que "a atuação firme e efetiva das autoridades competentes é

essencial para coibir a prática da embriaguez ao volante e garantir a segurança nas vias públicas" Grinover (2018, p. 722).

Além disso, é imprescindível investir em programas de educação para o trânsito, os quais devem ser implementados em todas as etapas da formação educacional, desde o ensino básico até o ensino superior. Esses programas devem abordar de maneira clara e abrangente os riscos e consequências da condução psicomotora alterada, bem como promover uma cultura de responsabilidade e respeito

No curto prazo, ações imediatas devem ser implementadas para lidar com a problemática das mortes causadas pela condução psicomotora alterada. Aqui estão algumas soluções que podem ser adotadas:

1. Reforço da fiscalização: É fundamental aumentar a presença de agentes de trânsito e promover operações de fiscalização mais intensas em locais estratégicos, como áreas de grande concentração de bares e casas noturnas. O uso de equipamentos de detecção de álcool no ar expirado, como etilômetros "bafômetros", deve ser ampliado para identificar e punir condutores embriagados;

2. Campanhas de conscientização: Investir em campanhas de conscientização de curto prazo pode ajudar a mudar comportamentos e atitudes em relação ao consumo de álcool e direção. Essas campanhas podem ser veiculadas em diferentes mídias, como televisão, rádio, internet e outdoors, com mensagens impactantes e informações claras sobre os riscos e as consequências da condução sob efeito de álcool;

3. Penalidades mais rigorosas: Para desencorajar a prática da embriaguez ao volante, é necessário que as penalidades sejam mais rigorosas e efetivas. Isso pode incluir a aplicação de multas mais pesadas, a suspensão imediata do direito de dirigir e até mesmo a apreensão do veículo. Além disso, é importante que essas penalidades sejam aplicadas de forma ágil e eficiente, para que haja uma resposta rápida e eficaz do sistema de justiça;

4. Parcerias com estabelecimentos comerciais: Estabelecer parcerias com bares, restaurantes e casas noturnas pode contribuir para o controle do consumo de álcool e a prevenção da condução sob efeito de substâncias psicoativas. Essas parcerias podem envolver a realização de treinamentos para os funcionários, que devem ser capacitados para identificar sinais de embriaguez e recusar-se a servir bebidas alcoólicas a pessoas que já estejam visivelmente alteradas;

5. Ampliação do transporte público noturno: Para incentivar as pessoas a não dirigirem após consumir álcool, é essencial melhorar a oferta de transporte público durante a noite. Aumentar a frequência e a cobertura dos ônibus, metrô e táxis, especialmente em regiões de maior movimento, pode oferecer uma alternativa mais segura e conveniente para os indivíduos que desejam se deslocar após consumir bebidas alcoólicas.

É importante ressaltar que essas soluções são apenas alguns exemplos de medidas que podem ser adotadas no curto prazo para enfrentar o problema da condução psicomotora alterada. Cada país, região ou comunidade pode adaptar essas ações de acordo com suas necessidades e recursos disponíveis.

No médio prazo, é fundamental que sejam implementadas soluções mais abrangentes e duradouras para lidar com o problema da condução psicomotora alterada. Aqui estão algumas medidas que podem ser adotadas:

1. Educação nas escolas: Uma estratégia eficaz é incorporar a educação sobre os riscos da condução sob efeito de álcool e outras substâncias psicoativas nos currículos escolares. Ao ensinar os jovens sobre os perigos e as consequências dessas práticas, é possível promover uma mudança de mentalidade desde cedo e incentivar comportamentos responsáveis no trânsito;

2. Programas de reabilitação: Para aqueles que foram flagrados dirigindo sob efeito de álcool ou que já apresentam histórico de abuso de substâncias, é essencial disponibilizar programas de reabilitação e tratamento. Esses programas devem oferecer suporte psicológico, aconselhamento e assistência para ajudar as pessoas a superar a dependência do álcool e evitar a reincidência no comportamento de condução irresponsável;

3. Aprimoramento da infraestrutura viária: Investir na melhoria da infraestrutura viária pode contribuir para reduzir os acidentes causados pela condução psicomotora alterada. Isso inclui a implementação de sinalização clara e eficiente, melhorias nas condições das vias, criação de faixas exclusivas para transporte público e ciclovias, além da adoção de medidas de segurança, como redutores de velocidade e barreiras de proteção;

4. Uso de tecnologias avançadas: No médio prazo, é esperado que as tecnologias automotivas avançadas desempenhem um papel significativo na prevenção de acidentes relacionados à embriaguez ao volante. Recursos como sistemas de detecção de álcool no interior do veículo, dispositivos de ignição por

bafômetro e alertas de fadiga podem ajudar a identificar e impedir a condução de pessoas intoxicadas;

5. Cooperação entre setores: Para obter resultados efetivos, é crucial promover uma cooperação sólida entre os setores público e privado, bem como envolver a sociedade civil e as organizações não governamentais. O desenvolvimento de parcerias estratégicas pode levar a campanhas de conscientização mais abrangentes, compartilhamento de recursos e experiências, e implementação de políticas públicas mais eficazes para combater o problema da condução psicomotora alterada.

Essas são apenas algumas sugestões de soluções de médio prazo para enfrentar o desafio da condução sob efeito de álcool e outras substâncias psicoativas. É importante adaptar essas medidas de acordo com as necessidades específicas de cada localidade e garantir a continuidade dos esforços de prevenção e conscientização a longo prazo.

No longo prazo, é fundamental adotar uma abordagem abrangente e sustentável para lidar com o problema da condução psicomotora alterada. Aqui estão algumas soluções que podem ser implementadas a longo prazo:

1. Educação contínua: Além de educar os jovens sobre os riscos da condução sob efeito de álcool e outras substâncias, é importante promover a educação contínua para todas as faixas etárias. Isso pode ser feito por meio de campanhas de conscientização, programas de treinamento para condutores e eventos comunitários. Manter a sociedade informada sobre os perigos e as consequências da condução psicomotora alterada é essencial para sustentar uma mudança de comportamento ao longo do tempo;

2. Legislação mais rigorosa: É necessário fortalecer as leis e as penalidades relacionadas à condução sob efeito de álcool e outras drogas. Isso inclui aumentar as punições para infratores, aprimorar os processos de fiscalização e implementar políticas de tolerância zero para determinadas substâncias. Além disso, é importante garantir uma aplicação eficaz da legislação, com sistemas judiciais que sejam ágeis e eficientes na punição de condutores irresponsáveis;

3. Tecnologia avançada nos veículos: No longo prazo, espera-se que a tecnologia automotiva evolua ainda mais para ajudar a prevenir a condução psicomotora alterada. Por exemplo, o desenvolvimento de veículos autônomos poderia eliminar a possibilidade de condutores estarem sob influência de substâncias

psicoativas. Além disso, a pesquisa e o desenvolvimento de s tecnologias de detecção de intoxicação, como sensores integrados nos veículos, podem auxiliar na identificação de condutores sob efeito de álcool ou outras drogas;

4. Promoção de alternativas ao álcool: Uma abordagem a longo prazo envolve a promoção de alternativas ao consumo de álcool, como bebidas não alcoólicas e programas de entretenimento sem álcool. É importante criar uma cultura em que a diversão e a socialização não estejam estritamente ligadas ao consumo de bebidas alcoólicas, reduzindo assim a pressão social para dirigir sob influência;

5. Pesquisa e Inovação: Investir em pesquisas científicas e inovação tecnológica é crucial para desenvolver s abordagens e soluções para o problema da condução psicomotora alterada. Isso inclui estudos sobre os efeitos do consumo de álcool e drogas no organismo, desenvolvimento de métodos mais eficazes de detecção de substâncias psicoativas e criação de políticas baseadas em evidências científicas.

É importante ressaltar que essas soluções a longo prazo exigem um compromisso contínuo e um trabalho conjunto de governos, organizações da sociedade civil, empresas e comunidade em geral. Somente com esforços coordenados e sustentados ao longo do tempo será possível reduzir significativamente os acidentes e as consequências da condução psicomotora alterada pelo álcool e/ou outros entorpecentes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término deste trabalho de curso, é possível vislumbrar os impactos significativos que serão gerados tanto na vida do autor quanto na vida dos leitores que terão acesso a este texto. Aprofundar o estudo das peculiaridades do Código de Trânsito Brasileiro, com ênfase ao Artigo 306, proporciona ao autor uma maior compreensão dos meandros do sistema normativo e das consequências jurídicas e sociais decorrentes do desrespeito às normas de trânsito.

Em relação aos leitores, a leitura deste trabalho proporcionará uma visão abrangente sobre as implicações jurídicas do tema, ampliando sua consciência acerca dos riscos e consequências advindos do desrespeito às normas de trânsito, especialmente no que tange ao delito de condução veicular sob a influência de substância psicoativa e consumo de drogas para incremento de desempenho ao volante.

A importância de se abordar essas questões na sociedade contemporânea é inegável. O trânsito é um espaço de convivência social, no qual todos os indivíduos estão sujeitos a direitos e deveres. Conhecer e respeitar as normas de trânsito é fundamental para garantir a segurança viária, proteger a vida e o patrimônio público e privado, além de promover uma convivência harmoniosa entre os usuários das vias públicas.

Nesse sentido, é preciso ressaltar que a efetiva aplicação das soluções propostas ao longo deste trabalho pode desempenhar um papel crucial na redução dos índices de mortes no trânsito. A conscientização dos condutores, a fiscalização eficaz e a aplicação adequada das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro podem contribuir para uma mudança de comportamento, desencorajando condutas irresponsáveis e promovendo a segurança viária.

Acredita-se que, com a devida implementação e adesão às soluções apresentadas, será possível alcançar uma significativa redução dos acidentes de trânsito, preservando vidas e promovendo a segurança de todos os usuários das vias públicas. Além disso, a conscientização e a educação no trânsito desempenham um papel fundamental na formação de uma mentalidade voltada para a responsabilidade e o respeito às normas, consolidando assim uma cultura de trânsito seguro em nossa sociedade.

Diante do exposto, é inegável que o tema das peculiaridades do Código de Trânsito Brasileiro, com ênfase ao Artigo 306, possui uma relevância jurídica e social ímpar. A compreensão das normas que regem o trânsito, bem como a conscientização sobre suas implicações e a correta aplicação das penalidades, são elementos essenciais para a construção de um trânsito mais seguro e responsável. Somente por meio do conhecimento e da adoção de uma postura cidadã no trânsito poderemos vislumbrar uma redução efetiva dos acidentes e mortes, preservando assim o bem mais precioso de todos: a vida humana.

## REFERÊNCIAS:

- Braz, G. C. (2016). *Manual de Direito do Trânsito*. Editora JusPodivm.
- Carvalho, L. (04 de 12 de 2015). *BRASIL ESCOLA*. Fonte: [brasilecola.uol.com.br/historiag/roma-antiga-seus-problemas-urbanos.htm](http://brasilecola.uol.com.br/historiag/roma-antiga-seus-problemas-urbanos.htm)
- Colhado, J. G. (03 de 03 de 2016). Fonte: JUS BRASIL : <https://jus.com.br/artigos/47517/conceito-de-crime-no-direito-penal-brasileiro>
- Cunha, R. S. (2020). *Código de Trânsito Brasileiro Comentado*. Salvador: 9ª ed. rev, atual e ampl: Editora JusPodivm.
- Figueiredo, A. S. (2018). *Direito de Trânsito: Aspectos Teóricos e Práticos*. São Paulo : Saraiva.
- Fonseca, G. (12 de junho de 2017). Fonte: DOUTOR MULTAS : <https://doutormultas.com.br/codigo-de-transito/>
- GOMES, L. F. (2018). *Direito Penal - Parte Especial*. São Paulo : 9ª ed. Editora Revista dos Tribunais .
- GRINOVER, A. P. (2018). *Direito Processual Penal*. São Paulo: 19ª Edição, Editora Revista dos Tribunais .
- GRINOVER, A. P. (2019). *Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional*. São Paulo : Editora Revista dos Tribunais.
- Holanda, C. J. (26 de 03 de 2004). Fonte: JUS BRASIL : <https://jus.com.br/artigos/5263/o-dolo-eventual-nos-crimes-de-transito>
- Lopes, R. (2019). *Manual de Legislação de Trânsito*. Editora Juspodivm.
- Macedo, F. (2022). *Trânsito e Cidadania: Direito de Trânsito sob a Ótica dos Direitos Humanos*. . São Paulo : Editora Revista dos Tribunais.
- Masson, C. (2017). *Direito Penal Esquemático - Parte Especial*. São Paulo: Método.
- Meirelles, H. L. (2021). *Direitos administrativos brasileiros (VOL. 34)*. Malheiros Editores.
- Mendes, B. (2019). *Direito e Trânsito: Reflexões Sobre a Legislação Brasileira*. . São Paulo. : Editora ABC.
- Menezes, D. (17 de 09 de 2016). Fonte: PORTAL DO TRÂNSITO E MOBILIDADE: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/o-agente-da-autoridade-de-transito-e-aplicabilidade-do-artigo-89-i-do-ctb-2/>
- Mirabete, J. F. (2019). *Manual de Direito Penal*. São Paulo: 28ª ed. rev, e atual: Editora Atlas.
- Morais, J. C. (02 de 12 de 2019). *EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO*. Acesso em 19 de 05 de 2021, disponível em Revista Partes.: <https://www.partes.com.br/2016/09/20/educacao-para-o-transito-o-codigo-de-transito-e-a-educacao/#:~:text=Ainda%20no%20C%C3%B3digo%20de%20Tr%C3%A2nsito%20Brasileiro%20sobre%20a,do%20Distrito%20Federal%20e%20dos%20Munic%C3%A9pios%2C%20nas%20>

- Nascimento, M. V. (2001). *Imputação objetiva*. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris .
- Nucci, G. d. (2019). *Código de Trânsito Brasileiro Comentado*. São Paulo : 13ª ed. rev., ampl. e atual. Editora Revista dos Tribunais. .
- NUCCI, G. d. (2022). *Código de Processo Penal* . São Paulo : Editora Revista dos Tribunais.
- Oliveira, B. (2022). *Reflexões Sobre o Direito de Trânsito* . São Paulo: Editora ABC.
- PINTO, R. S. (2020). *Direito de Trânsito: Teoria e Prática*. . Curitiba: 2ª ed. Curitiba: Juruá Editora, 2020.
- Prado, L. R. (2016). *Curso de Direito Penal Brasileiro*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.
- PRADO, L. R. (2021). *Curso de Direito Penal Brasileiro*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais na 16ª Edição. .
- Rodrigues, D. p. (2014). O AGENTE DE TRÂNSITO É UM AGENTE DA SEGURANÇA. Em D. P. RODRIGUES, *O AGENTE DE TRÂNSITO É UM AGENTE DA SEGURANÇA* (p. 0 A 15).
- SANCHES, M. (2019). *Código de Trânsito Brasileiro Comentado: Doutrina, Jurisprudência, Legislação Complementar e Modelos Prático*. São Paulo: 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2019.
- Silva, H. C. (2004). *Embriaguez & A teoria da Actio Libera in Causa*. . Curitiba: Editora Jaruá. .
- Silva, J. A. (2011). *Curso de Direito Constitucional Positivo*. São Paulo: 34. ed. Malheiros .
- SILVA, J. A. (2017). *Curso de Direito Constitucional Positivo*. São Paulo: 34º ed.
- SILVA, R. (2020). *Direito de Trânsito*. São Paulo: Editora ATLAS.
- Silva, R. (2020). *Direito de Trânsito* . São Paulo : Editora Atlas.
- Sousa, A. (2020). *Princípios do Direito de Trânsito*. Editora Jurídica.
- Souza, M. A. (2021). *Legislação de Trânsito Comentada*. . São Paulo: Editora Rideel.
- Taturce, F. (2018). *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*. São Paulo : Editora método 2ª ed. .
- TIBURCIO, C. (2018). *Direito Internacional dos Direitos Humanos*. . São Paulo : Editora Atlas, 2ª ed. .
- Vilela, F. S. (27 de 09 de 2019). *Dom total* . Fonte:  
<https://domtotal.com/direito/pagina/detalhe/38721/historico-do-codigo-de-transito-brasileiro#>:
- VILELA, M. F. (28 de 11 de 2020). *MONOGRAFIAS BRASIL*. . Fonte: BRASIL ESCOLA :  
<https://monografias.brasilecola.uol.com.br/direito/a-punibilidade-dos-autores-crimes-transito.htm>
- Zaffaroni, E. R., & Pierangeli, J. H. (2008). *Manual de Direito Penal Brasileiro - Parte Geral*. São Paulo : Revista dos tribunais.