CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A LEI SECA [1]

Edemilson de Sá Pardinho[2]

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO; 2 SURGIMENTO E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRÂNSITO NO BRASIL; 2.1 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E SUA HISTÓRIA NO BRASIL; 2.2 CONCEITO DE VEICULO AUTOMOTOR, VIAS TERRESTRES; 2.3 DOLO OU CULPA NAS INFRAÇÕES DE CRIME DE EMBRIAGUES AO VOLANTE; **3 A NOVA LEI SECA;** 3.1 A DIFERENÇA ENTRE A NOVA LEI SECA E A LEI ANTERIOR; 3.2 SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA; 3.3 TESTE DE ALCOOLEMIA, EXAME CLÍNICO; **4 A INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ARTIGO 165 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO;** 4.1 DISTINÇÃO ENTRE A INFRAÇÃO CRIMINAL E A INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA; 4.2 CRIME DE PERIGO ABSTRATO OU CRIME DE PERIGO CONCRETO; **5 CONCLUSÃO; REFERÊNCIAS.**

RESUMO: O presente trabalho aborda o tema Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Seca, com o objetivo de conhecer melhor a história do trânsito no Brasil, o Código de Trânsito e a Nova Lei Seca, Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012. No início da historia do trânsito no Brasil, as cidades não tinham um planejamento adequado para o trânsito de veículos, então no dia 28 de janeiro de 1941 foi criado o Decreto-Lei nº 2994 o qual institui o primeiro Código de Trânsito Brasileiro. No ano de 1966 no dia 21 de setembro foi criado o Código Nacional de Trânsito através do Decreto-Lei nº 5.108, mas somente no ano de 1997 através da Lei 9.503 de 23 de setembro foi instituído o atual Código de Trânsito Brasileiro, sendo composto por leis, decretos e resoluções. Entretanto, com a grande quantidade de mortes no trânsito, em partes motivadas por condutores que dirigiam sobre efeito de álcool, o Legislador através da Lei 11.705 de 19 de junho de 2008 veio a instituir a denominada Lei Seca, prevendo punir tais condutores infratores com medidas administrativas e penais. A Lei seca, no entanto, possuía inúmeras brechas, as quais permitiam certa impunidade ao condutor infrator. Tentando rever estas falhas e a continuidade da mortandade no trânsito, relacionada ao fato de motoristas ingerirem bebidas alcoólicas e dirigirem, o legislador resolveu fazer alterações significativas no texto legal, através da Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012, a qual se deu a denominação “Nova Lei Seca”, com o fim de acabar com a impunidade dos infratores condutores de veículos automotores que são flagrados dirigindo bêbados ou usando drogas e outras substâncias psicoativas.

PALAVRAS-CHAVES: Trânsito, Condutores, Lei Seca, Impunidade, Alterações.

---

[1] Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Direito, do Curso de Direito da Faculdade do Norte Novo de Apucarana – FACNOPAR. Orientação a cargo do Prof. Sandro Bernardo da Silva.

[2] Acadêmico ou Bacharelando do Curso de Direito da Faculdade do Norte Novo de Apucarana – FACNOPAR. Turma do ano de 2016.

ABSTRACT: *This paper addresses the topic Brazilian Traffic Code and the New Prohibition, in order to better understands the history of transit in Brazil, the Traffic Code and the New Prohibition, Law 12,760 of December 20, 2012. Early in the history of transit in Brazil, the cities was not suitable to vehicular traffic planning, then on January 28, 1941 Decree - Law No. 2994 which establishes the first Brazilian Traffic Code was created. In 1966 on 21 September, the National Traffic was created by Decree - Law No. 5,108, but only in the year 1997 by Law 9,503 of September 23, the current Brazilian Traffic Code was established, comprising laws, ordinances and resolutions. However, with the large amount of traffic deaths, in part driven by drivers who ran over the influence of alcohol, the Lawgiver by Law 11,705 of June 19, 2008 came to institute called Prohibition, providing drivers with punishing such offender's measures administrative and criminal. Dry Law, however, had many loopholes, which allowed certain impunity to the offender driver. Trying to review these flaws and continuity of mortality in traffic related to the fact drivers ingest alcoholic beverages and directing, the legislature decided to make significant changes in the legal text by Law 12,760 of December 20, 2012, which was given the name " new Prohibition ", in order to end the impunity of violators of motor vehicle drivers who are caught driving drunk or using drugs and other psychoactive substances.*

KEY-WORDS: *Transit drivers, Prohibition, impunity changes.*

INTRODUÇÃO

A partir do surgimento e da evolução do trânsito no Brasil e com o grande movimento de veículos, se teve a necessidade de uma regulamentação para a circulação de veículos no território nacional. Então no dia 27 de outubro de 1910 foi publicado o Decreto nº 8.324 o qual regulamentava para o serviço subvencionado de transporte por automóveis. No ano de 1941 foi instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito através do Decreto-Lei nº 2994, e por conseguinte, no ano de 1966 foi criado o segundo Código Nacional de Trânsito através do Decreto-lei nº 5.108, mas foi no ano de 1997 através da Lei de nº 9.503 de 23 de setembro que foi criado o atual Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa forma com a promulgação do CTB o qual elencou muitas inovações, foram apresentadas Leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das Leis e principalmente da Constituição Federal.

O legislador observando o grande número de mortes no trânsito causados por motoristas que fazem uso de bebidas alcoólicas e, por conseguinte,

que saem dirigindo ocasionando perigo a sua vida e a vida de outras pessoas, editou a Lei 11.705/2008 conhecida como Lei Seca, visando punir esse condutores infratores. Porém, foi sendo constatado diante de diversas brechas desta Lei, que muitos dos infratores não eram punidos penalmente pelo delito de embriagues ao volante, e por considerar que a Lei era muito branda, no dia 20 de Dezembro de 2012 o Legislador criou a Lei 12.760 o qual veio a ser apelidada de “Nova Lei Seca”.

Considerando essas questões de relevante importância, o objetivo da escolha do tema do trabalho é apurar os conhecimentos sobre o Código de Trânsito Brasileiro e o processo pelo qual se deu a criação da Lei 12.760 de 20 de Dezembro de 2012, denominada de “Nova Lei Seca”.

Deve-se reconhecer que o tema “Nova Lei Seca” ainda é muito amplo e complexo. No entanto, é o único meio que propicia a autuação de condutores infratores que dirigem veículos automotores sob efeitos de álcool ou outros tipos de substâncias psicoativas que causam dependência.

Diante do exposto, esta pesquisa bibliográfica foi estruturada por capítulos, que circundam a Nova Lei Seca a fim de ampliar a visão critica, no âmbito administrativo e penal sobre a temática central, ficando os capítulos assim divididos:

O primeiro capítulo ira referir-se ao surgimento e a evolução histórica do trânsito no Brasil; a legislação de trânsito e sua história a nível nacional, também apresentará o conceito de veículo automotor, de vias terrestres, dolo ou culpa nas infrações de crime de embriagues ao volante.

O segundo capítulo falará sobre a Nova Lei seca, tema central do trabalho; a diferença entre a Nova Lei Seca e a Lei anterior, sinais de alteração da capacidade psicomotora, teste de alcoolemia, exame clinico, as perícias, a prova através de vídeo, prova testemunhal, os sujeitos da infração, da consumação e a tentativa.

O terceiro capítulo abordará a infração administrativa do artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro; a distinção entre a infração criminal e a infração administrativa, a natureza jurídica do crime de embriagues ao volante, o crime de perigo abstrato ou crime de perigo concreto.

2-SURGIMENTO E A EVOLUÇÃO HITÓRICA DO TRANSITO NO BRASIL

Em sua longa história, o trânsito no Brasil se desenvolveu num ritmo acelerado no decorrer dos últimos anos. Nos primeiros passos, tudo era diferente dos dias atuais, para começar a grande população se concentrava em áreas rurais, distantes das cidades e dos centros urbanos. As cidades não se encontravam com um planejamento adequado para o uso de automóveis, pedestres e outros tipos de veículos automotores como se vê hoje em dia. O desenvolvimento, o planejamento, ainda que precário e as construções de grandes rodovias que passaram a interligar um estado a outro, de uma cidade a outra, iniciou-se em meados do século XX.

Na década de 30 permeado pelo desenvolvimento industrial, iniciou-se também a urbanização das cidades no Brasil. Mas somente a partir da década de 50 é que começou a se estender o grande fluxo de automóveis no Brasil. No inicio somente os poderosos, ou seja, somente os barões do café possuíam luxuosos veículos, ao restante da população restava à opção dos ônibus superlotados, não muito diferente dos dias atuais.

> No Brasil a estrada mais antiga conforme Basso foi no século XVI chamado de Caminho de Peabiru, que ligava o Brasil até o Peru (Bolívia) passava pelo Paraná, Paraguai, Bolívia, a Cordilheira dos Andes e terminava no sul do Peru, onde pegava parte do Oceano Pacífico, sua principal função era guiar migrações indígenas, mas também serviu para facilitar a circulação de mercadorias e missões religiosas. (FRANZ, 2012, pg. 12).

O caminho do Peabiru foi a primeira estrada aberta no Brasil, sendo de muita serventia para os indígenas e as grandes missões religiosas em que os jesuítas realizavam.

Já o primeiro acidente automobilístico ou seja o primeiro acidente de trânsito registrado no país, ocorreu na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, quando o grande poeta Olavo Bilac, certo dia emprestou o carro do ativista José do Patrocínio e como não sabia dirigir, veio a perder o controle do carro colidindo com uma árvore, isto ocorreu no ano de 1897.

A BR-393/BR116, foi a primeira estrada brasileira de longo percurso e a primeira via efetiva de integração nacional, isto no ano de 1939, sendo construída a rodovia que liga Rio - Bahia.

Em 1954 quando Juscelino Kubistchek assumiu a presidência do

Brasil, ele afirmou o compromisso de fazer a maior rota viária de todos os tempos, e fazer uma grande revolução no país.

> Em 1954 após a morte de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek assumiu o poder do Brasil com o compromisso de “fazer 50 anos em 5”, com isso dois fatos mudaram a cara do Brasil, a construção de Brasília e a criação automobilística nacional. Seu plano de governo continha metas ousadas na área de infraestrutura incluindo a construção de estradas para acompanhar a fabricação dos automóveis. (FRANZ, 2012, pg., 13).

O ano de 1959 era inaugurada a BR 381 que liga São Paulo a Belo Horizonte, conhecida rodovia chamada de Fernão Dias, estimava nesta época que um volume aproximadamente de 1.500 veículos trafegaria nela por dia, atualmente, na região de Mairiporã, em São Paulo, transitam cerca de 21.000 automóveis por dia.

No ano de 1961 ocorreu a construção da BR 116, sendo de suma importância para o desafogamento e interligação do trânsito nesta região:

> Constituída a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), trecho que liga São Paulo a Curitiba, foi projetada para receber 8.000 automóveis por dia. Hoje, comporta mais de 32.000 veículos, dos quais 25.000 são caminhões. (DEPARTAMENTO DE TRANSITO DO PARANÁ – DETRAN/PR, 2006).

Tendo a necessidade da criação de uma Lei que regulamentasse a circulação e os serviços de transportes por todo o Brasil.

> Ao analisar as inúmeras tragédias diárias que ocorrem no trânsito brasileiro seja no perímetro urbano como no rodoviário, nota-se que um grande montante de pessoas que integram esse sistema de trânsito, não possui consciência sobre as suas condutas enquanto condutores e pedestres. Usufruem das vias de circulação diariamente sem atentar para o devido cumprimento das normas existentes e, o pior é que não percebem que sua inadimplência os deixa suscetíveis a uma série de riscos. (ZEM, 2013 p. 334).

Como o Direito é para resolver conflitos e as leis e as regras são

para serem usadas e aplicadas, houve a necessidade de se criar Leis para regular o trânsito e consequentemente resolver os litígios dos conflitantes.

2.1 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E SUA HISTÓRIA NO BRASIL

Passados 13 anos do relato da chegada do primeiro automóvel no Brasil, no 27 de outubro de 1910, foi publicado o Decreto de numero 8.324, que aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis.

> O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do ar. 28 § 1º da lei 2.221 de 30 de dezembro de 1909 e do art. 22 n. X da lei n. 1.841 de 31 de dezembro de 1907 e tendo em vista a necessidade de facilitar os transportes no país, decreta:
> Artigo único. E aprova o regulamento que com este baixa assinado pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Públicas, para o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais Estados da União ou dentro de um só estado. (DENATRAN 2010).

O Decreto Legislativo n. 5.141 de 05 de janeiro de 1927, durante a gestão do Presidente Washington Luiz, que era um grande incentivador das construções de estradas, mencionou pela primeira vez o auto caminhões e também criou e consolidado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de rodagens federais.

“Governar é abrir estradas” estas foram às palavras do então Presidente Washington Luiz Pereira de Souza no ano de 1930, ano também em que começaram a ser implantadas as placas de trânsito no Brasil.

O interventor federal do Estado Sr. Manoel Ribas, no dia 15 de dezembro de 1938, criou o Departamento do Serviço de Trânsito (DST), atual DETRAN/PR, sendo ligado a Polícia Civil.

No dia 28 de janeiro de 1941, criou-se o Decreto-Lei n. 2994 o qual institui o primeiro Código Nacional de Trânsito, mas este teve pouca duração, somente oito meses e posteriormente foi revogado pelo Decreto Lei n 3.651 de 25 de Setembro de 1941 no qual deu nova redação, e ficam criados o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), com sedo no Distrito Federal e subordinado

diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT, na capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

O então criado CONTRAN no ano de 1941 começa a editar as Portaria pelo Conselho Nacional de Trânsito.

No ano de 1942 o CONTRAN editou a Resolução 5 de 05/01/1942, que dispusera sobre a carteiras de habilitação, a qual foi revogada pela lei n. 5.108/1996, a qual requisitava as atuais carteiras de motorista e motociclistas, a qual eram expedidas no Distrito Federal e nas Capitais do Brasil.

No ano de 1948 foi editada pela CONTRAN a resolução 119 na qual permitia o uso de setas ilumináveis, igualmente ao as que se tem hoje em dia.

A Resolução 262, do CONTRAN determina que:

> Determina que nos casos de substituição de carteiras estaduais de habilitação pela carteira nacional de motorista e motociclista deverão ser renovadas as formalidades para habilitação inicial. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO).

No ano dia 23/07/1963 o CONTRAN promulga a resolução de n. 362 na qual permite que os candidatos a motorista amador, motociclista amador e carroceiro profissional, portadores de lesão orgânica que impossibilite o uso da fala (mudo), preste o exame de habilitação, mas essa resolução foi revogada pela lei n. 5.108/1966.

Foi no dia 21 de setembro de 1966 que foi criado o Decreto-lei de n. 5.108 o qual institui o segundo Código Nacional de Trânsito.

Em 1967 no dia 23 de fevereiro, cria-se o Decreto lei sob o número 271 que modifica o Código Nacional de Trânsito e cria o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

O atual Código de Trânsito Brasileiro foi criado através da Lei de n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, o CTB, o atual Código de Trânsito Brasileiro elencou muitas inovações, é composto de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica da leis e principalmente a Constituição Federal.

> As leis estabelecem as normas em caráter geral, os decretos regulamentam, detalham e disciplinam a aplicação das leis. As resoluções editadas através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas nas leis. A legislação que regulamenta o trânsito no Brasil é composta de: Constituição Federal, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Convenção de Viena, Acordo do MERCOSUL e Resoluções e Deliberações do CONTRAN, portarias do DENATRAN, Leis, Decretos e Portarias Estaduais e Municipais. (FRANZ/2012, p. 18).

Na Constituição Federal é explícita no que tange sobre a legislação de trânsito:

> Dispõe o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal de 1988, que "Compete privativamente à União legislar sobre. trânsito e transporte", a primeira necessária explicação ao que nos interessa é que a competência privativa difere da competência exclusiva para legislar, posto que, enquanto esta é indelegável, aquela pode ser delegável, fato que se confirma no próprio texto da Carta magna, já que o parágrafo único do mesmo dispositivo estabelece que "Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões especificas das matérias relacionadas neste artigo". (ARAUJO/2007 p 12).

O Código de trânsito Brasileiro veio em busca de harmonia no trânsito pois é um considerado um Código pacificador no sentido de relação homem, veículo e via:

> O Código de Trânsito é um código de Paz, um código ao cidadão, traz um capitulo inteiro destinado ao cidadão, um à condução de escolares, sobre os crimes de trânsito e um exclusivo para pedestres e veículos não motorizados. Diretamente o Código de Trânsito atinge toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez e conforto. Prevê que o cidadão tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos, alterações/sugestões a sinalização, fiscalização, implantação de equipamentos (ex. fiscalização eletrônica de velocidade) ou alterações em normas. (FRANZ/2012, p. 19).

O CTB traz em seus artigos, parágrafos e alíneas, uma série de regras administrativas e penais, devido ao grande número de acidentes envolvendo veículos, o Código visa a redução desses números de acidentes, e ainda busca penalizar os condutores infratores seja no âmbito penal seja na área administrativa.

2.2 CONCEITO DE VEÍCULO AUTOMOTOR, VIAS TERRESTRES

O legislador na introdução do Código de Trânsito, somente inseriu a classificação de veículo automotor quanto a sua tração, contudo não dava uma definição especifica sobre o seu conceito ou definições sobre os mesmos:

> No seu art. 77 o Código Nacional de Trânsito somente classificava o veículo automotor quanto à tração, mas não o definia. Em seguida, no Anexo I do seu Regulamento, denominado “Conceitos e Definições”, também deixava passa “in albis” a oportunidade para uma conceituação genérica do que fosse veículo automotor. Esse conceito somente poderia ser aferido casuisticamente pelas definições dos diversos tipos de veículos ali mencionados, tais como: automóvel, bicicleta, bonde, caminhão, camioneta, carroça, ciclomotor, etc., sendo uns ditos automotores e outros de propulsão humana, animal, tração elétrica e assim por diante. (CABETTE, 2007, p. 1).

O atual Código fala em veículo automotor. O conceito de veículo automotor está definido no art. 4. do CTB:

> Determina que “os conceitos e definições estabelecidos para efeitos deste Código são os constantes do Anexo I”. pois bem: o Anexo I define veículo automotor como “todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico)”. Abrange, portanto, os automóveis, caminhões, vans, motocicletas, motonetas, quadriciclos, ônibus, micro-ônibus, ônibus elétricos que não circulem em trilhos, etc. O anexo esclarece também que os caminhões-tratores, os tratores, as caminhonetes e utilitários também são considerados veículos automotores. (CAPEZ/ 2013, p. 306).

Segundo o anexo que classifica também os caminhões-tratores, os tratores, as caminhonetes e utilitários, estes também são considerados veículos automotores.

A classificação de veículos automotores em seus modelos e tipos serve para definir onde estes podem transitar ou não e também para classificar qual tipo de habilitação e necessário para conduzi-lo e o número de passageiros que podem ser transportados.

O Código de Trânsito Brasileiro regula em seu bojo o trânsito e

sobre vias terrestres ressalta:

> Salienta-se, por outro lado, que o Código somente regula o trânsito na vias terrestres, abrangendo, portanto, apenas os veículos que nelas se desloquem (art. 1). São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias (art. 2). Para efeitos do Código são também consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas (art. 2, parágrafo único). O conceito envolvendo vias terrestres serve de base para o conceito de vias publicas (expressão utilizada em diversos tipos penais). (CAPEZ, 2013, pg. 306).

Existe uma grande curiosidade quando nos deparamos, por exemplo, com uma placa de sinalização dizendo Rodovia BR 376, ou PR 277, se pensa logo o porquê da sigla BR ou PR. Estas siglas têm um significado quando iniciadas com BR significa que a rodovia é Federal, e que a competência e a responsabilidade sobre a manutenção da mesma é exclusivamente da União, e quando a rodovia é estadual a responsabilidade por sua manutenção e fiscalização é totalmente do Governo do Estado.

Sendo assim, este ordenamento esclarece a classificação das vias terrestres, lembrando que as praias onde circulam veículos e condôminos são consideradas vias terrestres.

2.3 DOLO OU CULPA NAS INFRAÇÕES DE CRIME DE EMBRIAGUES AO VOLANTE.

Dolo é a intenção do agente em cometer um crime, ou seja, o agente age com plena consciência e vontade de cometer o delito, já a culpa o agente não tinha a intenção de causar o delito, mas por um descuido, o fato aconteceu.

Para Damásio de Jesus, dolo é:

> O dolo, de acordo com a teoria finalista da ação, que passamos a adotar, é elemento subjetivo do tipo. Integra a conduta, pelo que a ação e a omissão não constituem simples formas naturalísticas de comportamento, mas ações ou omissões dolosas. (2010, p. 327):

Fernando Capez define dolo como sendo o elemento psicológico da conduta:

> É à vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal. Mas amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta. (CAPEZ, p. 200, 2001).

Para que haja o dolo são necessários elementos; a consciência, a vontade:

> A consciência do autor deve referir-se a todos os componentes do tipo, prevendo ele os dados essenciais dos elementos típicos futuros, em especial o resultado e o processo causal. A vontade consiste em resolver executar a ação típica, estendendo-se a todos os elementos objetivos conhecidos pelo autor que servem de base à decisão em praticá-las. Ressalte-se que o dolo abrange também os meio empregados e as consequências secundarias de suta atuação. (CAPEZ, p. 200, 2008).

As fases da conduta do agente se dividem em fase interna e fase externa, a fase interna ocorre no mundo interior do agente, ou seja, no pensamento, ocorre onde apenas o agente cogita em sua mente a intenção de praticar o fato, já a fase externa, é a exteriorização da conduta por parte do agente, utilizando os meios para que pratique o delito, assim configurando o dolo.

Neste sentido Damásio de Jesus, afirma em sua obra que há 3 teorias a respeito do dolo, já Fernando Capez nos fala em varias espécies de dolo, entre eles, dolo natural, dolo normativo, dolo direto ou determinado, dolo indireto ou indeterminado, dolo de dano, dolo de perigo, dolo genérico, dolo especifico, dolo geral, erro sucessivo.

> Dolo natural, é o dolo concebido como um elemento puramente psicológico, desprovido de qualquer juízo de valor. Trata-se de um simples querer, independentemente de o objeto da vontade ser lícito ou ilícito certo ou errado. Esse dolo compõe-se apenas de consciência e vontade, sem a necessidade de que haja também a consciência de que o fato praticado é ilícito, injusto ou errado. Dessa forma, qualquer vontade é considerada dolo, tanto a de beber água, estudar, quanto à de praticar um crime. Afasta-se a antiga concepção de dolos malus do direito romano. Sendo uma simples

> vontade, ou está presente ou não dispensado qualquer análise valorativo ou opinativa. Foi concebido pela doutrina finalista, integra a conduta e, por conseguinte, o fato típico. Não é elemento da culpabilidade, nem tem a consciência da ilicitude como seu comportamento. (CAPEZ, p. 202, 2001).

O dolo normativo é aquela teoria mais clássica, a uma conduta necessária, visto que é necessário o requisito de culpabilidade, com a consciência, vontade e a consciência da pratica delituosa por parte do agente, o agente tem que ter a consciência de que sua atitude é ilícita, injusta e errada, como no crime de embriagues ao volante, o agente age com ilicitude e sabe que é errado dirigir sobre o efeito de álcool ou outra substância que lhe cause dependência.

O artigo 18, do Código Penal nos diz sobre o que é Crime doloso e crime culposo:

> Art. 18. Diz-se o crime:
> I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;
> II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.
> Parágrafo único. Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente. (código penal brasileiro).

Nas varias espécies de dolo admitidas em nosso ordenamento vemos o dolo indireto ou indeterminado, o qual possui duas formas, o dolo alternativo e o dolo eventual.

O dolo indireto é ocorre sempre quando a vontade do agente não se dirige a certo de determinado resultado.

> O agente não quer diretamente o resultado, má aceita a possibilidade de produzi-lo (dolo eventual), ou não se importa em produzir este ou aquele resultado (dolo alternativo). (CAPEZ, p. 203, 2008).

Nos crimes de trânsito a doutrina vem à fala do dolo eventual:

> A complicação situa-se no que poderíamos chamar de “meio termo” entre o dolo e culpa. Trata-se de dolo eventual, em que o agente não tem por objetivo cometer o crime, mas assume o risco de fazê-lo. (AGUIAR, 2007, p. 1).

Para Andreucci:

> Dolo eventual, quando o sujeito assume o risco de produzir o resultado, ou seja, aceita o risco de produzi-lo. O agente não quer o resultado, pois, se assim fosse, ocorreria o dolo direto. O dolo eventual não se dirige ao resultado, mas sim à conduta, percebendo o agente que é possível causar o resultado. (2013, p. 65)

Fernando Capez, fala em sua obra e nós da alguns exemplos sobre o dolo eventual:

> O sujeito prevê o resultado e, embora não o queira propriamente atingi-lo, pouco se importa com a sua ocorrência (eu não quero, mas se acontecer, para mim tudo bem, não é por causas deste risco que vou parar de praticar minha conduta – não quero, mas também não me importo com a sua ocorrência). É o caso do motorista que se conduz em velocidade incompatível com o local e realizando manobras arriscadas. Mesmo prevendo que pode perder o controle do veículo, atropelar e matar alguém, não se importa, pois é melhor correr este risco, do que interromper o prazer de dirigir (não quero, mas se acontecer, tanto faz). É também o caso do chofer que em desabalada corrida, para chegar a determinado ponto, aceita de antemão o resultado de atropelar uma pessoa. (2001, p. 204).

No trânsito fica evidente o conceito de dolo eventual, veja o exemplo de AGUIAR, sobre um motorista que está em velocidade compatível com a via, e um segundo motorista que está com a velocidade incompatível com a via:

> Pode se argumentar que há grande diferença entre alguém que assume esse risco a 70 Km/h e aquele que está a 165 km/h. De fato, há. Porém, a diferença é quantitativa, não qualitativa. Nos dois casos, existe a assunção do risco. A questão é que, no segundo, o agente ultrapassa, em muito, o risco socialmente permitido. (AGUIAR, 2007, p.2).

O agente quando está dirigindo sob a influência de álcool ou

qualquer outra substância psicoativa, ele não tem o discernimento do perigo, mas há uma euforia que lhe tira o medo e muitas vezes, essa euforia causa-lhe adrenalina, como por exemplo, cruzar um sinal vermelho, ele sabe que esta cometendo uma infração de trânsito, mas devido o seu estado de adrenalina trazido pelo fator “álcool”, o mesmo quer agir de maneira diferente, assumindo o risco de que no mesmo momento, do outro lado do cruzamento, outro veiculo esteja passando no sinal verde. Fica evidente que o agente que cruzou o sinal vermelho assume o risco de cometer um acidente, pois quem está do outro lado do cruzamento no sinal verde, nem imagina o risco que esta a correr.

A diferença é que o agente quase nunca pensa nas consequências quando está com o seu discernimento alterado, aconteça o que acontecer, agirei desta forma.

> O agente realmente acredita que não acontecerá nada. Aliás, é comum nessas situações o agente ter uma autoestima excessivamente elevada, que faz com ele sinceramente acredite que nada vai acontecer. (AGUIAR 2007, p. 3).

Contudo o crime de embriagues ao volante, para a doutrina majoritária gera um crime culposo, pois a fim de imaginar um fato: quando um motorista embriagado ou trafegando em alta velocidade dentro das vias urbanas ou rurais, ou até mesmo cruzando um semáforo fechado, fosse capaz de prever o resultado de sua ação, ou seja, um resultado lesivo para terceiros e também para si próprio, este agente é considerado um potencial suicida, pois suas chances quando envolvido em um acidente automobilístico de morrer são muito elevadas.

> Na verdade, ele esta agindo com imprudência, uma das modalidades de culpa. Normalmente, ele sabe como dirigir da maneira adequada, mas não o faz, acreditando que nada de mais acontecerá. (AGUIAR, 2007, p. 3).

Muitos Tribunais estão usando uma sistemática para enquadrar o infrator em dolo eventual, como o TJRS, que formula dolo eventual é igual velocidade excessiva mais embriagues ao volante, usa se este termo para justificar

o uso do instituto.

Isso acontece para tirar a tese de homicídio culposo para tratá-lo como homicídio doloso, dolo eventual = velocidade excessiva + embriagues, em que o agente sabia do risco mesmo assim o fez, por que no caso de homicídio culposo em acidente de trânsito, a pena é bem branda com relação ao homicídio doloso. No crime de homicídio culposo ocasionado pelo trânsito a pena é de detenção de dois a quatro anos, que pode ser facilmente convertida em pena alternativa, já quando comparamos com o crime de homicídio doloso, a pena varia de 6 anos podendo chegar a 30 anos.

> A questão torna-se especialmente injusta quando reconhecemos o fato de que aquele que mata por descuido, ou seja, que poderia ter evitado a morte de outrem, demonstra um profundo desprezo pela vida alheia. Várias vidas são colocadas em risco quando um motorista trafega sem condições para tal. Muitas vezes, essa pessoa se revela muito mais perigosa do que o homicida doloso, pois, neste caso, sua atitude está voltada para uma pessoa específica. (AGUIAR, 2007, p.3).

O desembargador do Estado do Paraná Octávio César Valeixo defende no caso de acidentes de trânsito, sendo como de dolo eventual, neste mesmo sentido diz o desembargador do Tribunal de Justiça do Paraná, João Kopytowsk, ambos acreditam que só dos culpados sentarem no banco dos réus junto com seus advogados, promotores, juízes, já lhe causam uma situação de punição moral, ambos afirmam que deveriam todos os causadores de acidente de trânsito que nestes houver vítimas, ser levado o infrator a enfrentar um Tribunal, desta forma o culpado pelo acidente poderá sofrer uma sanção maior.

3 A NOVA LEI SECA

Com a edição da Lei 12.760 de dezembro de 2012, a qual veio a modificar e a introduzir grandes e significantes alterações no Código de Trânsito Brasileiro, sendo certo pela mídia chamada de “Nova Lei Seca”, foi uma resposta do Poder Legislativo contra a fragilidade da antiga Lei Seca a qual tinha muitas brechas para favorecer os condutores infratores do crime em comento.

> A ameaça da lei penal (prevenção geral negativa) só funciona mesmo para quem não tem o ímpeto criminoso. Essa ameaça não alcança seu alvo principal: os milhares de motoristas irresponsáveis que estão habituados a dirigir embriagados. Para estes, resta a punição penal e administrativa, mas jamais uma expectativa de mudança comportamental, promessa do Legislador. Isso porque esses condutores, via de regra, apostam na impunidade e na falta de fiscalização, o que não é de todo absurdo por que todos nós sabemos que a fiscalização é deficitária. (BELO, 2016).

Lei Seca, sua origem dessa nomenclatura:

> A expressão “Lei Seca” tem origem norte-americana, em decorrência da 18ª Emenda da Constituição dos Estados Unidos, de 16 de janeiro de 1919, que proibia o varejo, a fabricação, o transporte, a importação e a exportação de bebidas alcoólicas em seu país. Assim, essa proibição genérica estabelecida pela emenda norte-americana ficou conhecida mundialmente como “Lei Seca”. (MOURA, 2012, p. 10).

O artigo 5º da Constituição Federal de 1988 faz referência à vida e à segurança, pois se trata dos direitos e garantias fundamentais do Estado Democrático de Direito, pois no trânsito devemos ter o mínimo de segurança:

> Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do Direito à Vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (Constituição Federal 1988,).

A Constituição Federal vem no seu artigo 144, caput, garantir o direito a segurança o qual se derivam o direito à incolumidade pública e à segurança viária:

> Art. 144. A segurança publica, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: (Constituição Federal 1988).

Com a Edição da Lei 12.760/2012, que inovou e classificou o delito de embriagues ao volante nos trouxe varias modificações.

> Passou a tipificar como crime a condução de veículo automotor por agente com a capacidade psicomotora alterada em razão do álcool ou outra substancia psicoativa geradora de dependência. Com a nova redação, mesmo não demonstrada a concentração de, no mínimo, 6 decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,3 miligramas de álcool por litro de ar expirado pelo condutor, a infração estará caracterizada, desde que sinais externos evidenciem a redução de sua capacidade psicomotora. (CAPEZ, 2013, p 327).
>
> Isso significa que, a partir de agora, o motorista que for flagrado dirigindo veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada, poderá ser preso em flagrante mesmo que tal fato ocorra em uma área privada, como estacionamento, condomínios, garagens, etc. (CABETTE, NETTO 2013).

Esta questão gera divergências entre doutrinadores, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 1º vem dizer e regular:

> Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres, do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. (Codigo de Trânsito Brasileiro)

É bem claro o artigo 1º do CTB, onde este Código somente se aplica em vias abertas para a circulação, ou seja, o Código de Trânsito Brasileiro somente terá sua eficácia tão somente nas Vias públicas. Eis aqui uma questão: se um condutor for flagrado dirigindo dentro de sua fazenda, veiculo automotor sem possuir CNH, fica caracterizado o delito?

Para complementar o tipo penal o legislador inseriu no artigo 306 três parágrafos.

> § 1º As condutas prevista no caput serão constatadas por: I – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora. & 2 A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clinico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direto à contraprova. & 3 O CONTRAN disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (CAPEZ, 2013, p322).

O art. 306 do CTB, discorre sobre quem conduzir veículo automotor em via pública, e desde que esteja sob a influência de álcool ou outra substância que causem efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, ele pode estar ocasionando um perigo concreto ou um perigo abstrato Fernando Capez em sua obra diz:

> “Tendo em vista a redação do mencionado dispositivo legal, o crime de embriagues ao volante não poderia ser considerado crime de perigo abstrato ou concreto. Nos crimes de perigo abstrato o risco é presumido pelo legislador, não permitindo prova em sentido contrario (basta à acusação provar a realização da conduta). Já os crimes de perigo concreto exigem, caso a caso, a demonstração da real ocorrência de probabilidade de dano a pessoa certa e determinada. A acusação, portanto, deveria provar que uma pessoa, seja outro condutor, passageiro, transeunte ou qualquer presente no local, esteve exposta a sério e real risco de dano em consequência da conduta do motorista”. (CAPEZ, 2013, p 339).

Observando o artigo 306 do CTB e o delito em análise, o bem jurídico a ser protegido é a segurança viária, uma vez que o condutor venha a colocar a segurança de todos os que estão em via pública, tal pela forma que esteja dirigindo e se comportando na via, expondo a perigo os usuários do trânsito. Estando este dirigindo sob a influência do álcool ou qualquer outra substância de efeitos análogos.

O legislador incluiu a elementar que veio a modificar segundo a doutrina, o crime de perigo em concreto para o crime de perigo abstrato, segundo o texto legal que diz: “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”.

Vale ressaltar que dentro da Resolução 432 do CONTRAN, foi

imposta as medidas administrativas em caso do agente enquadrado na Nova Lei Seca:

> Art. 9. O veículo será retido até a apresentação de condutor habilitado, que também será submetido à fiscalização.
> Parágrafo único. Caso não se apresente condutor habilitado ou o agente verifique que ele não está em condições de dirigir, o veículo será recolhido ao deposito do órgão ou entidade responsável pela fiscalização, mediante recibo.
> Art. 10. O documento de habilitação será recolhido pelo agente, mediante recibo, e ficará sob custódia do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação até que o condutor comprove que não está com a capacidade psicomotora alterada, nos termos desta Resolução.
> & 1. Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 5 (cinco) dias da data do cometido da infração, o documento será encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, onde o condutor deverá buscar seu documento.
> & 2. A informação de que trata o &1 deverá constar no recibo de recolhimento do documento de habilitação. (DENATRAN/resolução 432 2013).

A Nova Lei Seca surge com o intuito de diminuir as mortes no trânsito e tentar acabar com a impunidade de condutores infratores, que antes eram beneficiados pelas faltas cometidas na legislação.

3.1 A DIFERENÇA ENTRE A NOVA LEI SECA E A LEI ANTERIOR.

Uma das grandes mudanças na conhecida Nova Lei Seca foi à alteração do art. 306, desde que se criou o Código de Trânsito, essa é a terceira alteração legal para o referido crime.

O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, na qual a sua redação original, no ano de 1997, tinha a seguinte redação:

> Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem. Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO).

A redação original do artigo 306, do referido Código, nos apresentava uma questão muito frágil, onde se exigia para a ocorrência do delito, que a condução do veiculo automotor estivesse pondo a perigo qualquer bem jurídico, ou seja a um perigo concreto.

Ora, para caracterizar o delito do artigo 306, não bastava a comprovação de que o agente estivesse embriagado, mas sim também a comprovação concreta que ele agiu de forma anormal, pondo em risco qualquer bem jurídico tutelado. Neste caso se o motorista estivesse sobre o efeito de álcool e conduzisse o seu veículo de forma a não por em risco a vida de terceiros, e não realizando manobras anormais, ou seja, dirigindo normalmente, não ficava caracterizado o crime de embriagues ao volante, mesmo que o agente de trânsito verificasse e que ele estivesse completamente bêbado, assim julgado pelos Tribunais no sentido da falta de prova pericial do delito cometido.

> PENAL RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. REJEIÇÃO DA DENÚNCIA. EMBRIAGUES AO VOLANTE. ART. 306, CTB. NOVA REDAÇÃO. AUSÊNCIA DE PERÍCIA COMPROBATÓRIA DA DOSAGEM ALCÓOLICA NO SANGUE. RECURSO IMPROVIDO.
> 1. Ao modificar a redação do preceito primário do art. 306, do CTB, a Lei nº 11.705/2008 introduziu ao tipo penal da embriagues ao volante, el ementar de caráter objetivo, que exige, para a caracterização do decigramas por litro de sangue, cuja comprovação depende de perícia capaz de atestar, com precisão, essa dosagem. Por acrescentar um elementar antes inexistente, ampliando os requisitos para a caracterização do delito, a modificação realizada no art. 306, do CTB, criou regra de direito material mais favorável, devendo ser aplicada retroativamente para beneficiar os acusados de praticar o crime sob a égide da antiga redação.
> 2. Ausente comprovação nos autos, por prova pericial capaz de afirmar com precisão, que o acusado dirigia sob a influência de álcool em concentração igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue, caracteriza-se a atipicidade do fato.
> 3. Recurso improvido. (http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia acesso em 20 de abril de 2016)

O Legislador observando as carnificinas no trânsito brasileiro no dia 20 de junho de 2008, aprovou a Lei 11.705, com o objetivo de endurecer e punir os infratores que insistiam em uma loucura insana de beber e dirigir, expondo todos os usuários das vias de trânsito a um enorme perigo. Esta lei veio com um nome popularmente e vulgarmente conhecido como “Lei Seca”, que alterou o artigo 306, ocasionando alterações nas sanções de medidas administrativas e também na área

do delito penal.

No ano de 2008 através da Lei nº 11705/08, com as alterações introduzidas, o objetivo foi preencher a lacuna nos casos onde envolviam bebida e direção, o legislador constatando a necessidade da rigidez sobre o caso e por isto foi preciso reformar o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

O Código de Trânsito Brasileiro trazia em seu bojo especialmente no art. 306, o qual a imprensa denominou de Lei Seca, que tipificava o crime de embriagues ao volante.

> Art. 306 – Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO).

Para uma Lei como essa dar certo também é preciso outros métodos para a conscientização dos cidadãos, pois somente criar a lei mas, não educar, torna-se um caso abstrato num mundo real, então os veículos de comunicação passaram a dar maior ênfase a Lei Seca, no qual foi direcionado um trabalho de conscientização da população, condizendo com o alarmantes números de mortes causadas pela terrível combinação álcool e direção.

A Lei 11.705/2008 veio a reduzir de 0,6 gramas por litro de sangue para 0,2 gramas de litro de sangues a limite tolerado de álcool no sangue, nesta vertente os condutores que eram flagrados dirigindo veículo automotor em via publica eram apenados com a multa e com a suspensão do direito de dirigir por um ano, e no caso do condutor se negasse a realizar o teste do etilômetro, o mesmo ocorreria nas mesmas sanções.

As penalidades na esfera administrativa deram um grande resultado, mas perante o âmbito da área criminal, ou seja, no crime de embriagues ao volante, foi alvo de criticas pela Doutrina Majoritária, pelas brechas que a Lei deixou.

O caput do art. 306 a principal introdução se deu no limite de álcool no sangue, sendo com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a

6 decigramas:

> Ou seja, ao introduzir a elementar do tipo que quantificou o limite máximo de álcool no sangue, o legislador, na pratica, impossibilitou qualquer repressão de natureza criminal para casos em que o suspeito se negava e realizar o exame. Ora, o direito de não produzir provas contra si mesmo é assegurado a todos os cidadãos por meio do art. 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, recepcionada em nosso ordenamento jurídico como norma de hierarquia constitucional. (GALVÃO, 2013, p. 13).

De posse deste direito constitucional, de não autoincriminação, a grande maioria de motoristas parados em blitz de trânsito, por exemplo, pois vale lembrar do direito constitucional que lhe são assegurados, não realizavam o exame para aferir o nível de álcool em seu organismo, ou seja não tinham obrigação nenhuma de fazer o teste do bafômetro, por isto, poucos eram os casos de condenações referentes ao crime de embriagues ao volante. Muitas vezes era nítido verificar que o motorista estava embriagado, pela falta de orientação, hálito forte de álcool, muitos não conseguiam nem mesmo parar em pé, mas negavam-se a fazer o teste do bafômetro, alegando seu direito constitucional, portanto não havia modo do motorista infrator responder criminalmente, a ele somente caberia as medidas administrativas, tais como a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, e multa. Decorrido esses 12 meses de suspensão do direito de dirigir o condutor infrator realizaria o curso de reciclagem e teria o seu direito de dirigir novamente válido em todo o território nacional.

> O princípio da não autoincriminação (*Nemo tenetur se detegere* ou *Nemo tetentur se ipsum accusare* ou *Nemo tenetur se ipsum prodere)* significa que ninguém é obrigado a se auto-incriminará ou a produzir prova contra si, nem mesmo se essa pessoa for superior, indiciado ou acusado, nenhuma autoridade ou particular pode obrigar alguém a fornecer involuntariamente qualquer tipo de informação, declaração, dado, objeto ou prova que o incrimine, direta ou indiretamente. Qualquer tipo de prova contra o réu que dependa ativamente dele, só terá validade jurídica se for fornecida de forma voluntária e consciente. Dessa forma, é inconcebível para a obtenção desse tipo de prova, qualquer fraude, pressão, artificialismos, ou coação, física ou moral. (MOURA, 2012, p. 28).

O principio da não autoincriminação, não esta previsto em nosso

ordenamento jurídico, mas contudo, tem ampla aplicabilidade, pois o Brasil quando assinou a Convenção Americana de Direitos Humanos, passou a adotá-lo como norma.

Notadamente e com grande facilidade sobre o seu absoluto direito reconhecido de o condutor infrator negar-se de realizar o teste do bafômetro e ainda muito menos de ceder material para a realização do exame de sangue, funcionou muito bem para o condutor infrator deslizar das punições e das fiscalizações de trânsito para a comprovação do delito.

> Esses foram os principais motivos que ensejaram nova reformulação do tipo penal inscrito no art. 306 do Código de Trânsito, promovida pela referida Lei n. 12760/12. (KIST, 2013, p.3).

Mas com a modificação significativa do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual foi denominada pela imprensa de “Nova Lei Seca”, o legislador acertadamente introduziu em linhas gerais, em que agora para estar comprovado o seu estado de embriagues, o qual pode ser comprovado por diversos meios: exames de alcoolemia, vídeos, testemunhas ou outras provas de direito admitido pelo nosso ordenamento jurídico, provas estas que vamos estudar mais a frente.

Com as alterações introduzidas a partir da Lei 12.760/2012, a qual trouxe nova redação ao art. 306 do CTB, o qual foi introduzido dois parágrafos e grande mudança no caput do artigo:

> Art. 306. conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influencia de álcool ou de outra substancia psicoativa que determine dependência: Pena – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veiculo automotor.
> § 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:
> I – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar; ou
> II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alterações da capacidade psicomotora.
> § 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direitos admitidos, observado o direito à contraprova.

> § 3º O CONTRAN disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO).

Para caracterizar o delito de embriagues ao volante o legislador foi bem claro no caput do artigo 306, onde a mudança foi bem simples e direta, bastando apenas que o motorista tenha conduzido veículo com a capacidade psicomotora alterada por influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, a diferença entre a Lei de 2008 e a Nova Lei, e que antes para caracterizar o crime de embriagues ao volante era necessário conduzir veiculo com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, a Nova Lei Seca excluiu a elementar e adotou a seguinte “capacidade psicomotora alterada em razão do álcool ou outra substancia”.

O legislador introduziu no art. 306 do CTB o § 1º, incisos, I e II, o inciso I, diz: concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar; o legislador usou a partícula “ou” e elencou no inciso II a seguinte redação: sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alterações da capacidade psicomotora, o legislador adotou também que para a caracterização do crime de embriagues ao volante caso não seja possível, ou o condutor negar de realizar os exames periciais, poderá ser comprovado o crime por meios que estão neste inciso II do §1º do artigo 306 do CTB.

A Lei 12.760, de 20 de Dezembro de 2012, que alterou o artigo 165, fez referência a multa que antes era de 5 (cinco) vezes e passou para 10 (dez) vezes, e acrescentou o parágrafo único no qual se diz em aplicação em dobro da multa no caso de o condutor ser reincidente num período de pelo menos 12 (doze) meses.

O artigo 277 também trouxe modificação com nova redação em virtude da Lei 12760/2012, no artigo anterior falava em condutor que for envolvido em acidente de trânsito ou for alvo de fiscalização, sob suspeita será submetido a testes de alcoolemia, já o texto atual diz que condutor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização poderá ser submetido a teste, a diferença é que o termo poderá ser submetido, foi revogado o parágrafos 1º, e foi alterado o parágrafo 2º, o qual incluiu-se que o condutor que enquadrado no art. 165 poderá

caracterizar mediante a imagem, vídeo, e outras formas de sinais que indiquem sua embriagues, desde que disciplinadas pelo CONTRAN, e fora também incluído o §3º se houver recusa do agente em submeter ao teste do etilômetro, serão aplicadas as mesmas medidas administrativas estabelecidas no art. 165.

3.2 SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA.

Os efeitos do álcool são imediatos no cérebro, o que vem a causar um caráter depressivo ou estimativos, nesses dois casos o álcool vem a produzir uma alteração fisiológica e quando misturada com direção de veiculo automotor, vem aumentar o risco de acidentes automobilísticos. Quando consumimos álcool ou outras substâncias que causem dependência física ou psíquica, o nosso organismo perde a capacidade de discernimento, onde vem a causar diversas reações em nosso organismo, tornando os nossos reflexos mais vulneráveis e muito lento, diminuindo a nossa vigilância entre outros, além disto o álcool dá uma sensação anestésica, que ocorre pela diminuição da pressão sanguínea, dependendo da quantidade de álcool ingerido pelo sujeito vem também alterar a qualidade da visão, a qual sofre deterioração.

> Tem capacidade psicomotora aquele que consegue integrar em seu corpo as funções motoras e as psíquicas. Segundo estudos médicos, há uma região no cérebro humano que preside e determina os movimentos dos músculos, e o sue controle é a denominada capacidade psicomotora que, desse modo, compreende: a) a coordenação motora (utilização eficiente das partes do corpo, b) a tonicidade (adequação de tensão para cada gesto ou atitude, c) a organização espacial e percepção visual (acuidade, atenção, percepção de imagens, figuras de fundo e coordenação viso-motora), d) a organização temporal e percepção auditiva (atenção, discriminação, memória de sons e coordenação auditivo-motora), e) a atenção (capacidade de apreender o estimulo), f) a concentração (capacidade de se ater a apenas um estimulo por um período de tempo), g) a memória (capacidade de reter os estímulos e suas características), h) o desenvolvimento do esquema corporal (referencia de si mesmo) e i) a linguagem. (KIST, 2013, p.3).

A produção de provas no que tange ao crime de embriagues ao volante é muito perceptível, quanto o conceito as provas nos remetem ao objeto em que se pode determinar a existência ou a inexistência de que o agente tenha ingerido bebida alcoólica ou outra substância psicoativa que lhe cause dependência.

Os sinais indicativos de alteração da capacidade psicomotora foram regulamentados pelo CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, que é um órgão do Poder Executivo, conforme a resolução 402, em seu anexo II.

3.3 TESTE DE ALCOOLEMIA, EXAME CLÍNICO

Para a constatação de que o motorista infrator esteja ou não sob a influência de álcool, quando o motorista for parado em uma blitz, o uso etilômetro ou o bafômetro como é mais conhecido, poderá ser realizado, o aparelho é usado para medir a quantidade de álcool no ar expirado dos pulmões:

> As medidas consideradas pelo legislador para possível incidência penal foram estipuladas no art. 306, § 1º, I, do Código de Trânsito: seis decigramas de álcool por litro de sangue ou três decímetros de miligramas de álcool por ar expelido dos pulmões. No caso do bafômetro, porem, deve-se ainda considerar o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, também expresso em miligrama de álcool por litro de ar expirado. (GOMES; BEM,2013, p. 71).

Sem sobra de duvidas o aparelho de bafômetro é o meio mais rápido para se comprovar que o motorista está sob a influência de álcool, para a confirmação de alcoolemia.

No caso em evidência, vemos que a prova da materialidade do delito, veio por prova na qual se deu a confirmação através do uso do etilômetro, sendo assim que o agente foi flagrado e então incriminado no art. 306 do CTB, ou seja, com a rapidez e agilidade do teste foi possível no momento da abordagem constatar o uso de bebida alcoólica, sendo que o aparelho é totalmente seguro quanto à prova da materialidade do crime, e não precisa tirar sangue para realizar o exame, com o uso do etilômetro como já citado é muito rápido e eficaz, bastando apenas que o motorista assopre o aparelho e dentro de poucos segundo já se obtém o resultado.

Vale a pena ressaltar que o organismo do corpo humano elimina o álcool a uma determinada velocidade, que é de 0,15 grama/litro/hora, em média.

Nos casos em o condutor se recuse realizar o teste do bafômetro, a autoridade lhe convidará a realizar o teste por exame de sangue, o qual sempre é

realizado por um médico perito.

Encontra-se elencado na resolução 432, de 23 de janeiro de 2013, editada pelo CONTRAN, precisamente no art. 11, onde fica obrigado a realização do exame de alcoolemia para as vitimas fatais de acidente de trânsito.

Para constatar a existência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que lhe cause dependência, este pode ser constatado por exame clínico que deverá ser feito por um laudo firmado por um médico examinador oficial.

Contudo, sob a visão do mestre Luiz Flávio Gomes em relação ao agente de trânsito que não tem capacidade especifica médica para analisar o estado psíquico do infrator:

> Como o exame deve ser realizado por um médico-legista, e não pelo policial militar, nasce a primeira dúvida; em que contexto admitir-se-á, pois seria ilógico exigir a presença de um examinador oficial em cada viatura policial. (GOMES, BEM, 2013, p. 73).

O exame clinico para constatar os sinais de alteração da capacidade psicomotora, devem levar em conta um conjunto de sinais, tais como: à aparência, se o condutor apresenta sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordem nas vestes, odor de álcool no hálito; quanto a sua atitude, se o condutor apresenta agressividade, arrogância, exaltação, ironia, falante, dispersão; quanto a orientação, se sabe onde está, sabe a data e hora; quanto a memória, se sabe seu endereço, se lembra dos atos cometidos; quanto à capacidade motora e verbal, se possui dificuldade no equilíbrio e fala alterada.

As perícias são as provas técnicas que constituem a maneira de comprovar em que condutor de veículo automotor esteja com a sua capacidade psicomotora alterada, que lhe comprometem a forma de dirigir:

> Nesse sentido, exames realizados por laboratórios especializados, indicados pela indicados pela entidade ou órgão de trânsito competente, poderão indicar a presença de determinada substância, bem como as consequência de sua ingestão quanto à capacidade de condução pelo agente infrator. Não é imprescindível, pois, determinar a quantidade da substância utilizada, até porque não se prevê um mínimo legal – como se verifica para o álcool – considerando a inexistência de instrumentos de medição para essa determinação, senão a influência que a substância

> exerce sobre a condução e a potencial situação de risco. (GOMES e BEM, 2013, p. 74).

O motorista que se envolve em acidente de trânsito e sendo detectado algum sintoma de uso de substâncias psicoativas ou drogas, o motorista será imediatamente levado ao laboratório especializado para realização de exame, para comprovar o uso ou não de substâncias psicoativas.

4 A INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ARTIGO 165 DO CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO

O condutor de veículo automotor que for flagrado dirigindo embriagado ao volante estará ocorrendo em infração de medida administrativa, no qual está estabelecido no art. 165 e seus parágrafo do Código de Trânsito Brasileiro, o qual houve alterações trazidas pela Lei 12.760/2012:

> Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração – gravíssima; Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro. Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (código nacional de transito).

O legislador permitiu ao CONTRAN, o qual dentro da Resolução 432, determinar medidas administrativas no art. 6. da mesma resolução em comento:

> Art. 6. A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:
> I – exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue;
> II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro Máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;
> III – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5.

> Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previsto no art. 3, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO acesso em 23/05/2016).

As mudanças que ocorrem em relação ao art. 165 foram referente às penalidade, que antes era, multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze meses); o atual fala-se em; multa (dez vezes) e suspensão no direito de dirigir por 12 (doze) meses, está prevista no parágrafo único do art. 165, que em caso de reincidência no período de até doze meses, prevê a aplicação da multa em dobro ou seja vinte vezes, como podemos notar o valor da multa dobrou, afetando diretamente o bolso do condutor infrator, na medida administrativa outra mudança que a nova Lei traz é de que a retenção do veículo, mas observando o parágrafo 4º do art. 270 do CTB; o veículo poderá ser retido no caso em que na hora da infração ou seja no local da mesma não apresentar o condutor habilitado para levar o automóvel.

> Caso ninguém se apresente, o veiculo será recolhido ao depósito do órgãos competente. Da mesma forma, o documento de habilitação será recolhido e ficará sob a custodia do órgão de trânsito responsável, quando poderá ser retirado pelo próprio condutor, comprovado que não está com a capacidade psicomotora alterada. No caso em que o condutor não o retirar em cinco dias, o documento será encaminhado ao órgãos executivo de trânsito responsável pelo seu registro. (GOSMES; BEM ,2013, p.79).

No caso em que o condutor infrator, seja condenado administrativamente, sendo que lhe é assegurado o direito de recorrer, mas este condutor não tendo o seu conseguido reverter perante a JARI, será imposto a ele a pena prevista, sendo ela a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, o condutor terá que entregar a sua Carteira Nacional de Habilitação do DETRAN, e ainda terá que fazer o curso de reciclagem para condutores infratores.

> Primando pela segurança viária e a proteção ampla dos bens jurídicos que possam ser expostos a risco pela conduta, estabelece o ilícito administrativo pela simples conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outras substância psicoativa que determine dependência, independente do volume de álcool verificada no organismo ou da

> quantidade de álcool ingerida. Não existe, só o ponto de vista administrativo, qualquer tolerância à ingestão de álcool para a caracterização da infração administrativa. (MOTTA, 2013, p. 2).

Ocorre que ao contrário do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, para a medida administrativa não é necessário a quantidade de álcool ou substância psicoativa que gere dependência no organismo do condutor, bastando qualquer dose para caracterizar a infração.

> Caberá ao CONTRAN disciplinar as margens de tolerância, quando a dosagem for feita por aparelho de medição (CTB, art. 276, parágrafo único). Em caso de acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo CONTRAN, permitida certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência (CTB, art. 277, caput). (CAPEZ/2013, p.345).

Devemos analisar e ficarmos atento quanto ao verbo poderá, pois a questão em que o verbo deverá ser interpretado em seu sentido unilateral, uma vez que o verbo é claro, pois tem o infrator o direito de não se auto incriminar, pois vale lembrar que ele tem está prerrogativa e admissível a recusa de submeter a qualquer tipo de exame que venha por ele a se incriminar. Mas, contudo, para a infração administrativa pode ser aferida por qualquer outro meio de prova em direito admitida conforme o artigo 277, §2º do CTB.

> A Lei estabelece que “serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo” (CTB, art. 273, § 3º). Tal punição é inconstitucional, mesmo em que se tratando de uma infração administrativa, diante do princípio de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, principalmente porque da submissão do sujeito ao exame derivarão reflexos penais. (CAPEZ/2013, p.346).

Com a nova redação o legislador apresenta três dispositivos diferentes em relação à redação anterior como nos ensina GOMES:

> Primeiramente, quanto ao objeto material da infração, além do álcool, o legislador passou a prever a chamada “substância psicoativa”. Por conseguinte, supriu a elementar do tipo “substância entorpecente”. Nesse aspecto agiu de forma acertada, porque as drogas também são substâncias psicoativas que causam dependência, não sendo necessária a utilização da técnica de interpretação analógica, ou seja, após uma enumeração exemplificativa (qualquer substância entorpecente), apresentar uma formulação genérica, materializada na expressão (ou que determine dependência física ou psíquica). A ultima alteração consiste na supressão das modalidades de dependência (física ou psíquica), considerando-se substância psicoativas as drogas ou produtos capazes de determinar dependência. (GOMES; BEM.2013, p. 78).

A recusa do condutor ao teste do bafómetro, este será enquadrado no art. 165 do CTB, em suas medidas administrativas, entendimento estes já julgados pelos Tribunais.

> EMENTA, ADMINSTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. ART. 165 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. TESTE DE ALCOOLEMIA. RECUSA. RECURSO CONHECIDO E IMPROVIDO. SENTENÇA MANTIDA.
> 1. A infração prevista no art. 165 do CTB pode ser caracterizada mediante a constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo CONTRAN, alteração da capacidade psicomotora ou por quaisquer outras provas em direito admitidas (art. 277, §2º, da Lei 9.503/97).
> 2. Outrossim, as penalidades e medias resultantes do cometimento da infração administrativa de que trata o art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro devem ser aplicadas aos condutores que se recusarem a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meio técnicos ou científicos, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência (art. 277, §3º, da Lei 9.503/97).
> 3. Acrescente-se que o ato administrativo goza de presunção de legalidade e legitimidade, a qual somente pode será ilidida por meio de provas suficientes em sentido contrário. Escorreita, pois, a sentença que, a despeito da ausência de exame de alcoolemia, mantém o auto de infração e seus efeitos jurídicos e administrativos, quando verificada, por agente de trânsito, a alteração da capacidade psicomotora de condutor, que se recusa a observar os procedimentos de que trata o art. 277 do CTB. Precedente na Turma: Acórdão n. 703317, 20120111239369 ACJ, Relator: HECTOR VALVERDE SANTANA, 3ª Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, Data de Julgamento: 30/04/2013, Publicado no DJE: 06/05/2013. Pág.: 356.
> 4. Recurso conhecido e improvido. Sentença mantida por seus próprios fundamentos.
> 5. Condenado o recorrente ao pagamento das custas processuais, suspensa, todavia, em razão da gratuidade de justiça, a exigibilidade dos valores fixados pelo prazo de 05 (cinco), anos, nos termos do disposto no art. 12 da Lei 1060, de 5 fevereiro de 1950.

Vale ressaltar que mesmo o agente recusando a realizar o teste do

bafômetro, este será enquadrado no art. 165 do CTB, nas medidas administrativas previstas neste artigo, e terá o seu direito de dirigir suspenso por 12 meses, e terá que realizar o curso de reciclagem para condutores infratores.

4.1 DISTINÇÃO ENTRE A INFRAÇÃO CRIMINAL E A INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA.

O Código de Trânsito Brasileiro nos apresenta duas vertentes de penalidade: uma esfera penal e a outra na esfera administrativa, no caso de crime de embriagues ao volante, o infrator tem combinado os atos e responderá pelas medidas na área penal e na área administrativa, apesar das duas ocorrerem no mesmo ilícito, cada qual com suas características e consequências distintas com normativas jurídicas próprias:

> Primando pela garantia da segurança viária bem como pela proteção dos bens jurídicos expostos a risco pela atividade, a legislação de trânsito estabeleceu medidas constritivas de caráter administrativo, além de estabelecer a incriminação da conduta de dirigir embriagado. (MOTTA, 2013, p., 1).

Para melhor entendermos as distinções entre a infração criminal e a infração administrativa nos delitos de embriagues ao volante:

> Nesse contexto, relembro que para fins de caracterização do delito do art. 306 do Código de Trânsito, ao prever a alternatividade de prova para constatação da condução anormal pelo motorista, o legislador não exige que a alteração da capacidade psicomotora apenas ocorra se superada a taxa etílica no sangue ou seu equivalente pelo ar expelido dos pulmões, pois outros sinais poderão indicá-la. Assim, mesmo abaixo do limite legal poderá o agente responder pelo delito. Desta forma, não é um critério quantitativo o traço diferencial entre as duas infrações da lei nº 9.503/97. A diferença deve residir em um critério quantitativo. (GOMES E BEN, 2013, pg. 87).

Pois a questão da diferença entre os artigos 165 e o artigo 306:

> Não entendemos que seja condição pessoal o fator diferencial entre as infrações, pois embora no texto da infração administrativa (art. 165) não conste um elemento normativo relacionado à alteração da capacidade psicomotora do condutor, com há no da infração criminal (art. 306), uma das formas de caracterização daquela será por meio de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito, a alteração da capacidade psicomotora do condutor (art. 277, §2º). (GOMES E BEN, 2013, pg. 87).

Na infração administrativa o agente flagrado sob efeito de álcool ou de outra substância não precisa ver nexo de causalidade do motorista expor a perigo o bem jurídico do terceiro, pois bem, vimos que está conduta é clara e clássica de infração de conduta ao qual é de perigo abstrato, e está conduta a qual se pune pela mera conduta de desobediência a lei.

Na infração do artigo 306, a qual o agente estará flagrado no crime da lei de trânsito o verbo é bem claro que para incorrer na infração este terá que haver uma direção anormal, o qual será ocasionado pela influência de álcool ou de outra substância o qual venha a por em perigo qualquer bem jurídico tutelado.

Assim o condutor flagrado pelo artigo 306, também será punido na esfera administrativa e na esfera penal, conforme o art. 7º, § 1º, da Resolução 423/2013.

> Porém, é dever reforçar que entre ambas as infrações há uma diferença qualitativa, e não quantitativa. Logo, para distingui-las é forçoso considerar somente a natureza do perigo gerado ao bem jurídico: presumido abstratamente na esfera administrativa e com potencial perigo no campo penal. Isso significa que a infração penal concentra maior intensidade na conduta proibida, pois não se deve ignorar que a ilicitude penal requer um plus qua não se verifica na ilicitude administrativa: a entrada dos bens jurídicos protegidos no raio do potencial perigo da conduta. É preciso preservar, assim, a coerência lógico sistemática e valorativa do ordenamento jurídico defendida pelos penalistas espanhóis, pois sem se valer dessa diferença haverá gritante ofensa ao princípio do *ne bis in idem.*(DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO).

No que tange o crime do art. 306 do CTB o CONTRAN dentro da resolução 432 especificamente no art. 7, o qual caracteriza para o enquadramento do crime:

> Art. 7. O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:
> I – exame de sangue que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6 dg/L);
> II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro Maximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;
> III – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Policia Judiciária, em caso de consumo de outras substancias psicoativas que determinem dependência;
> IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5.
> & 1 A ocorrência do crime de que trata o caput não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB.
> & 2 Configurado o crime de que trata este artigo, o condutor e testemunhas se houver, serão encaminhados à Policia Judiciária, devendo ser acompanhados dos elementos probatórios. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO).

No caso do condutor flagrado na Nova Lei Seca, a Resolução 432 d CONTRAN estabelece no art. 8 o qual fala sobre as medidas do auto de infração:

> Art. 8 Além das exigências estabelecidas em regulamentação especifica, o auto de infração lavrado em decorrência de infração prevista no art. 165 do CTB deverá conter:
> I – No caso de encaminhamento do condutor para exame de sangue, exame clinico ou exame em laboratório especializado, a referencia a esse procedimento;
> II – no caso do art. 5, os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o Anexo II ou a referencia ao preenchimento do termo especifico de que trata o & 2 do art. 5.
> III – no caso de teste de etilômetro, a marca, a modelo e n. de serie do aparelho, n. do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em mg/L;
> VI – conforme o caso, a identificação da (s) testemunha (s), se houve fotos, vídeos ou outro meio de prova complementar, se houve recusa do condutor, entre outras informações disponíveis.
> & 1 Os documentos gerados e o resultado dos exames de que trata o inciso I deverão ser anexados ao auto de infração.
> & 2 No caso do teste de etilômetro, para preenchimento do campo “Valor Considerado”, do atuo de infração, deve-se observar as margens de erro admissíveis, nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO).

4.2 CRIME DE PERIGO ABSTRATO OU CRIME DE PERIGO CONCRETO.

A Lei 9.503, de 23/09/1997, na sua redação onde para configurar o crime de embriagues ao volante previsto no artigo 306, nele se exigia a prova da sua

ocorrência de certo e determinado perigo em concreto, não era suficiente o perigo abstrato, para valer e caracterizar o motorista tinha que estar em via pública e colocar em risco o bem jurídico protegido, neste contexto eram necessários a prova em que o motorista infrator teria que estar dirigindo em desacordo com a legalidade e os preceitos.

> Conduzir veículo nas condições do art. 306, Caput, do Código de Trânsito Brasileiro, é conduta que, por si, independentemente de qualquer outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de modo a justificar a imposição de pena criminal. (MARCÃO, p. 3, 2013).

A nova lei seca com suas alterações que visa à proteção dos usuários do trânsito e maior rigidez aos condutores infratores, com isto nos trouxe à tona uma discussão entre os juristas quanto a sua natureza, se o crime aqui em momento é um crime de perigo concreto ou seria um crime de perigo abstrato. Em meio aos estudos que levam, a saber, sobre o delito, especialmente sobre os crimes de perigo e suas espécies, com uma grande polêmica levantada, eis que alguns juristas falam até em uma nova e suposta modalidade denominada de “crime de perigo abstrato de perigo real”.

> Uma vez acolhida a nova linha dogmática do perigo abstrato de perigosidade real, está rompida a velha dicotomia perigo abstrato (presumido) e perigo concreto. Nasceu um terceiro: perigo abstrato de perigosidade real. Só existira o crime citado quando houvesse superação de um determinado risco base, retratado na condução anormal. (G0MES; BEN, pg. 95, 2013).

Acertadamente o legislador incluiu no rol da Lei, que não precisaria ser definido o qual perigo em que o condutor infrator estaria ou poderia por em perigo o bem jurídico, bastando então um perigo abstrato de perigosidade real.

> Numa primeira manifestação, dizíamos o seguinte: “Antes a lei se contentava com 0,6 decigramas de álcool por litro de sangue. Era só isso. Agora é preciso que o condutor esteja com a capacidade psicomotora alterada, além da ingestão do álcool, ou seja, é necessário que coloque indeterminadamente em risco a vida, a integridade física ou o patrimônio alheios, que rebaixe concretamente o nível da segurança viária. Não é preciso ter vítima concreta. Basta a comprovação de que o agente não

> esteve em condições de dirigir com segurança (capacidade psicomotora alterada)". (G0MES; BEN, pg. 95, 2013).

A classificação do delito de embriagues ao volante é por si só uma divergência entre os doutrinadores, entre os penalistas. Eles dizem que é necessário que afetem sem sobra de duvida alguém ou bem jurídico, tais como a vida, a integridade física de algum pedestre, ciclista ou outros condutores ou até mesmo o patrimônio de alguém, e concluem dizendo que, não precisa haver uma relação ou uma vitima concreta, mas sem sombra de dúvidas, que haja uma vitima indeterminada.

Neste entendimento, sobre está terceira modalidade de perigo, expõe Sanches Cunha:

> "De acordo com essa nova espécie de infração penal, teríamos não apenas dois tipos de crime (abstrato e concreto), mas sim três! No crime de perigo abstrato (puro), o risco advindo da conduta é absolutamente presumido por lei, bastando a violação da norma. Já no crime de perigo concreto, o risco deve ser comprovado. A acusação tem o dever de demonstrar que da conduta houve perigo real para vitima certa e determinada. No crime de perigo abstrato de perigosidade real, o risco ao bem jurídico tutelado deve ser comprovado, dispensado vitima certa e determinada. É indispensável a superação de um determinado risco base ao bem jurídico protegido. Vamos trabalhar essa discussão com o auxilio de um exemplo: sabemos que o crime de embriagues ao volante 9art. 306 do CTB) é de perigo. Mas de qual espécie? Se de perigo abstrato (ou puro), basta a condução de veiculo sob efeito de álcool, pois o risco advindo da conduta é absolutamente presumido por lei (haverá crime ainda que ausente a condução anormal do veículo). Se de perigo concreto, deve ser comprovado que a conduta gerou risco (condução anormal do veiculo), periclitando vítima certa e determinada. Se de perigo abstrato de perigosidade real, exige-se a prova de condução anormal (rebaixando o nível de segurança viária), mas dispensa a demonstração de perigo para vitima certa e determinada. Sem essa perigosidade real para a coletividade, que é concreta, caracteriza mera infração administrativa". (CABETTE, Eduardo Luiz Santos. Op. Cit., p. 55 – 57).

Nestes termos usando Três modalidades de perigo destacamos, o de perigo abstrato, perigo concreto e perigo abstrato de perigosidade real, como nos ensina Cabette:

> Perigo abstrato, onde não há nenhuma necessidade de demonstrar o perigo efetivo da conduta no caso analisando especificamente, sendo o perigo ao bem jurídico derivado de uma presunção legal. Perigo concreto, onde há exigência de demonstração concreta, casuística do perigo criado ao bem jurídico com a conduta sob investigação; e finalmente o agora famigerado "perigo abstrato de perigosidade real", para o qual não haveria necessidade de comprovar o perigo para uma pessoa ou grupo determinado, mas apenas um perigo genérico. No entanto, seria necessário comprovar esse perigo em geral, comum nos chamados "crimes vagos", ou seja não tem sujeito passivo determinado. (CABETTE, Eduardo Luiz Santos p. 55 – 57).

Se analisarmos com rapidez e sem preparo, esta nova forma de conceituar o crime de perigo, em um primeiro olhar há sim uma utilidade da forma produtiva da forma dogmática jurídica penal, mas quando analisamos o caso profundamente está forma de modalidade não passa de aparência uma vez que passa de uma falácia o crime de perigo abstrato de perigosidade real, o que vem a causar uma grande confusão nos conceitos básicos de direito, e podendo nos levar a um erro de concordância.

> Indo direto ao ponto, pode-se afirmar com toda segurança que o neologismo "crime de perigo abstrato de perigosidade real" não passa de uma alteração do nome daquilo que é conhecido desde antanho como "crime de perigo comum" em oposição aos crimes de perigo individual. Acontece que as classificações de "crime de perigo concreto e crime de perigo abstrato", por um lado; e "crime de perigo comum e crime de perigo individual", por outro, nada tem a ver entre si, de modo que podem existir crimes de perigo comum abstrato ou concreto. Já quanto aos crimes de perigo individual, geralmente estão legados a perigo concretos por que sejam uma mesma categoria jurídica, mas porque ao ser a conduta dirigida necessariamente a pessoa determinada, normalmente será exigida a criação de um perigo concreto. Enfim, essas denominações de perigo (comum / individual) (concreto / abstrato) não se confundem, já que cada uma delas se refere a um aspecto que em nada influência naquele versado pela outra. São dicotomias independentes.(CABETTE/2013. p. 01).

O art. 306 do CTB é de perigo abstrato, bastando para a constatação do perigo que cause, não sendo necessária, a demonstração da efetiva potencialidade lesiva da conduta, como demonstra a decisão do STF, PROCESSO – HC 109269, Min. RICARDO LEWANDOWSKI, julgado em 2011:

> HABEAS CORPUS. PENAL. DELITO DE EMBRIAGUES AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ALEGAÇÃO DE

> INCONTITUCIONALIDADE DO REFERIDO TIPO PENAL POR TRATAR-SE DE CRIME DE PERIGO ABSTRATO. IMPORCEDÊNCIA. ORDEM DENEGADA.
> I – A objetividade jurídica do delito tipificado na mencionada norma transcendente a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo copro social, asseguradas ambas pelo incremento dos níveis de segurança nas vias publicas.
> **II – mostra-se irrelevante, nesse contexto, indagar se o comportamento do agente atingiu, ou não, concretamente, o bem jurídico tutelado pela norma, porque a hipóteses é de crime de perigo abstrato, para o qual não importa o resultado.** (grifo nosso).
> III – no tipo penal sob análise, basta que se comprove que o acusado conduzia veículo automotor, em via publica, apresentando concentração de álcool no sangue igual ou superior a 6 decigramas por litro para que esteja caracterizado o perigo ao bem jurídico tutelado e, portanto, configurado o crime.
> IV – Por opção legislativa, não se faz necessária a prova do risco potencial de dano causado pela conduta do agente que dirige embriagado, inexistindo qualquer inconstitucionalidade em tal previsão legal.
> V – Ordem denegada. (jusbrasil.com.br, acesso 30 de março 2016).

Portanto, nota-se que o nosso ordenamento foi adotado a conduta de perigo abstrato uma vez em seu tipo penal, pois a Lei e bem clara nesta questão quando se fala “conduzir veículo automotor”, já fica caracterizado o crime de embriagues ao volante, lembrando que não precisa que o agente exponha a risco uma pessoa certa e determinada ou a um dano concreto ou potencial, sendo que fica presumido o perigo ao bem jurídico tutelado da coletividade.

5 CONCLUSÃO

Pode-se concluir que o Código de Trânsito Brasileiro veio para regulamentar as normas de circulação no trânsito, para haver uma harmonia entre condutores de veículos automotores e pedestres. No início a maioria da população brasileira vivia na zona rural e quando precisavam vir até a cidade deslocavam através de ônibus, carroças, cavalos e os que tinham seus automóveis quando chegavam à cidade costumavam estacionar os seus veículos e realizavam seus afazeres na cidade e somente pegavam seus automóveis no momento de retornarem aos seus lares.

Como em todo mundo, no Brasil não foi diferente, os barões do café importavam seus automóveis, as grandes montadoras atraídas pelo potencial e de olho no crescimento brasileiro, deram início em suas atividades de fábricas e

montadoras de veículos no país.

Diante do alavancado número de veículos circulando no território brasileiro, não se contava com uma infraestrutura para a circulação dos mesmos, foi então no ano de 1954, que o então Presidente da República Juscelino Kubistchek, veio a assumir o compromisso de realizar uma grande revolução na rota viária e apoiou a infraestrutura para as montadoras que se instalassem ou que viessem a se instalar no Brasil.

Com o aumento do fluxo de automóveis, e observando o conflito entre os condutores, no ano de 1941 foi instituído o Código Nacional de Trânsito, o qual teve pouca duração, o segundo Código Nacional de Trânsito foi criado através do Decreto-Lei nº 5.108 no ano de 1966 o qual durou até o ano de 1997, ano este que foi promulgado a Lei nº 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, código este que vigora até os dias de hoje, havendo em seu bojo muitas inovações.

Neste trabalho explicou-se o conceito de veiculo automotor, o qual se encontra no anexo I dos conceitos e definições do CTB, e o qual define que veiculo automotor é aquele que tenha motor de propulsão e movimenta-se com seus próprios meios, classificando-os em diversos tipos de veículos tais como, automóvel, bicicletas, bonde, caminhão-trator, camionete, camioneta, carroça, charrete, ciclomotor, micro-ônibus, motocicleta, motoneta, motor-casa, ônibus, reboque, semirreboques, trailer, trator, utilitário, veículo articulado, veiculo de carga, veiculo de coleção.

Sob o assunto que trata de vias terrestres, pode concluir que elas estão inseridas no art. 1º e 2º do Código de Trânsito Brasileiro, podendo afirmar que as vias terrestres são utilizadas por pessoas, veículos e animais, e quanto a sua classificação, podem ser urbanas e rurais, concentrando as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias.

Quanto às infrações de crime de embriagues ao volante, ficou concluído que o crime se trata de crime doloso, pois o agente agiu com vontade e com consciência na realização de seus atos. Neste tipo de delito se configura o dolo eventual, pois o agente não quer um resultado, mas ele pode prever o mesmo, assim sendo, o agente consome bebida alcoólica ou outra substância psicoativa, sabendo muito bem que estará cometendo o delito de crime de embriagues ao volante, além disto, reconhece que seus reflexos ficam alterados devido as substâncias consumidas e quando por ventura este condutor de veiculo automotor

sai dirigindo, sabe do risco que esta colocando a sua própria vida e a vida de terceiros, ele não quer o evento doloso, mas assume o risco de cometê-lo.

A Lei 12.760/2012, denominada de Nova Lei Seca, veio com intuito de corrigir as brechas deixadas pela antiga lei e consertar os equívocos da legislação anterior, a Lei nº 11.705/2008 denominada de Lei Seca a qual não conseguiu cumprir a sua finalidade de punir condutor infrator de veículo automotor que dirige sob efeito de álcool.

A objetividade jurídica da Nova Lei Seca está em conjunto com a Constituição Federal, mais precisamente no art. 5º, onde está estabelecido na Constituição Federal, que todos os cidadãos têm direito à segurança, e no art. 144 da Carta Magna, diz que a segurança publica é dever do Estado.

Com a Lei 12760/2012, a qual alterou significativamente o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, antes a lei falava em conduzir veículo em via pública, o Legislador retirou do caput do art. 306 do CTB, veículo em via pública, e falou somente em conduzir veículo automotor, sendo assim, agora o condutor que for flagrado conduzindo veículo automotor, mesmo que seja dentro de seu próprio condomínio, responderá criminalmente, o legislador inseriu no artigo supra citado três parágrafos.

Concluiu que uma das grandes diferenças entre a Lei 11.705/2008 e a Lei 12.760/2012, antes tinha que provar que o agente além de bêbado estava dirigindo de forma anormal e colocando em risco qualquer bem jurídico protegido, assim sendo que expõe a um perigo concreto, agora com a modificação do artigo 306 do CTB o Legislador retirou o verbo via publica, dizendo somente conduzir veículo automotor com capacidade alterada, este termo deixa de ser crime de perigo concreto e passa a ser crime de perigo abstrato.

Outra mudança significativa que a Lei trouxe foi no artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, que alterou o valor multa que era de cinco vezes para dez vezes, e quando pesa no bolso o brasileiro presta mais atenção, a Lei ainda inseriu no art. 276 o paragrafo único à autorização para o CONTRAM disciplinar as margem de tolerância, devido ao aparelho de bafómetro usado, e incluiu no caput do artigo qualquer concentração além do sangue por litro ou ar alveolar.

Observado o artigo 296 do CTB onde o legislador também fez uma mudança significativa, no caso do condutor reincidente na prática do referido crime, antes o legislador dizia poderá, com a nova redação diz-se agora o juiz aplicará,

deste modo tirou a possibilidade do magistrado passar a mão na cabeça do infrator, pois agora o verbo é o juiz aplicará. O legislador redigiu o caput do art. 277 do CTB e revogou o paragrafo 1º e inseriu o paragrafo 2º, este parágrafo estabeleceu que pode caracterizar a infração mediante imagem, vídeo, e outras formas de sinais que indique a embriagues.

Concluiu nos estudos que os sinais indicativos referentes à alteração da capacidade psicomotora estes foram regulamentados pelo CONTRAN, o qual editou a resolução 402/2013

A Nova Lei Seca é uma questão de consciência, responsabilidade e compromisso com o a vida, vida do próprio condutor e de outros usuários do trânsito. A vida frise-se, é o bem maior jurídico tutelado. E neste sentido, a vida e a segurança é um direito fundamental de nosso ordenamento, no entanto devemos protege-lá.

No entanto, antes de tudo é preciso educar os condutores de veículos automotores, buscando educação e conscientização e usar o bom censo, cultura e conhecimento do perigo quando se tratar de beber e dirigir, além de procurar uma boa qualificação aos condutores e uma rigorosa punição aos condutores infratores, permitindo assim uma ampla e absoluta defesa aos mesmos.

O homem e o álcool possuem uma relação muito antiga, mas é preciso enfrentar o desafio de abordar a questão, como controlar a venda de álcool em rodovias e postos de combustíveis, ou a proibição de ingerir bebidas alcoólicas abertamente, e o grande fato de incentivos do governo, fato que pode levar até mesmo o assunto em escolas, tais como palestras e matéria de estudo para educar os futuros condutores sobre as consequências e os malefícios sob o consumo de álcool e direção, uma mistura desordenada que leva o homem a ter sérios prejuízos contra si mesmo e contra terceiros.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Alexandre Magno F.M. **O dolo eventual nos crimes de trânsito e a navalha de Occam.** Disponível em: <http://www.transitobrasil.org/artigos/doutrina/o-dolo-eventual-nos-crimes-de-transito-e-a-navalha-de-occam>. Acesso em: 02 out. 2013.

ANDREUCCI, Ricardo Antonio. **Legislação penal especial.** 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

ANTONIO, Juliano De. **A questão da prova no crime de embriagues ao volante em face da recusa ao teste do etilômetro.** Disponível em: <http://www.transito brasil.org/artigos>. Acesso em: 02 dez. 2015.

ARAUJO, Julyver Modesto. **As alterações legislativas do código de trânsito brasileiro.** Disponível em: <http://jus.com.br/956918-julyver-modesto-de-araujo /artigos>. Acesso em: 08 fev. 2016.

AZEVEDO, André Luiz. **Análise acerca da legalidade do uso obrigatório do etilômetro.** Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/24345. Acesso em: 30 maio 2016.

BELO, Warley. Apontamentos sobre a nova lei seca. Disponível em: <http://www. editoramagister.com/doutrina_24328405_APONTAMENTOS_SOBRE_A_NOVA_LEI _SECA.aspx>. Acesso em: 30 maio 2016.

BRASIL. Código civil, código penal, código de trânsito brasileiro e constituição federal. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 10 out. 2015.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **A falácia do denominado "crime de perigo abstrato de perigosidade real".** Disponível em: <http://jus.com.br/revista/autor/ eduardo-luiz-santos-cabette>. Acesso em: 30 março 2016

CABETTE, E.L.S.; S. NETO, F. **Comentários sobre a nova lei seca.** Disponível em (http://atualidadesdodireito.com.br/eduardocabette/2012/12/24/comentarios-sobre-a-nova-lei-seca/). Acesso em: 27 abril 2016.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**: parte geral. São Paulo: Saraiva, 2001. v. 1.

DETRAN-PR. **Educação para o trânsito.** Disponível em: <http://www.educacao transito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.phpconteudo=>. Acesso em: 15 maio 2016.

FORTI, Fernando Augusto. **Da inconstitucionalidade de procedimento estabelecidos na nova lei seca**. Disponível em: <http://oab12subsecao.word

press.com/2013/04/05/da-inconstitucionalidade-de-procedimentos-estabelecidos-na-nova-lei-seca/>. Acesso em: 01 abril 2016

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A historia do trânsito e sua evolução.** Joinville, 2012. Disponível em: <www.transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/.../breve-historia-do-transito*>. Acesso em: 15 mar. 2016.*

GOMES, F.L.; BEM, L.S. ***Nova lei seca****: comentários à lei n. 12.760, de 20-12-2012. São Paulo: Saraiva, 2013.*

JESUS, Damásio. **Direito penal**: parte geral. 31. ed. Cidade: Saraiva, 2010. Acesso em: 10 junho 2016

KIST, Dário José. **A configuração atual do crime de embriaguez ao volante – art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <http://jus.com.br> Acesso em: 10 de fevereiro de 2016.

Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o código de trânsito brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 10 out. 2015.

Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o código de trânsito brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 09 out. 2016.

L. Supremo Tribunal Federal. **HC 109269**, julgado em 27 de setembro de 2011. Disponivel em: <http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/20620557/habeas-corpus-hc-109269-mg-stf>. Acesso em: 9 out. 2015.

MARCAO, Renato. **O art. 306 do código de trânsito brasileiro conforme a lei nº 12.760/2012.** Disponível em: <http://jus.com.br/revista/autor/renato-marcao>. Acesso em: 30 maio 2016.

MOURA, Alane Belfort Prata de Moura. **Lei seca**: uma abordagem sobre sua constitucionalidade. Disponível em: <http://www.bdjur.tjce.jus.br/.../Alane% 20Belfort %20-%20Lei%20seca%20-%20uma>. Acesso em: 22 out. 2015.

Noticias. **Lei seca mais rígida entra em vigor.** Disponível em:<http://www.brasil.gov.br/arquivos/2012/12/21/lei-seca-mais-rigida-entra-em-vigor>. Acesso em: 30 maio 2016.

PEREIRA, Jeferson Botelho,. **Nova Lei Seca: novas elementares típicas.** Disponível em: <http://jus.com.br/revista/autor/jeferson-botelho-pereira>. Acesso em: 09 out. 2015.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de Direito Penal Brasileiro.** Volume 1. 6ª ed., Revista dos Tribunais.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Habeas Corpus nº 256.065, 06 de fevereiro de 2013. Disponível em: http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23057815/habeas-corpus-hc-rj-2012-0209973-4-stj/inteiro-teor-23057816. Acesso em: 08 maio de 2016.

Superior Tribunal de Justiça. **REsp 1111566**, admitido recurso para o STF sobre provas de embriagues ao volante, 25 de fevereiro de 2013. Disponível em: <HTTP://www.stj.gov.br/portal_stj/obejto/texto.resp1111566>. Acesso em: 10 de Marco 2016.

Significado de veículo automotor na lei nº 9.426/96 Disponível em: <http://jus.com.br/207022-autor-eduardo-luiz-santos-cabette/artigos>. Acesso em: 29 out. 2016.

ZEM, A.A.; ASSUNÇÃO, E. O.; HILGEMBERG, C. M. A. T. **O crime de embriaguez ao volante.** Gestão de Políticas Públicas do Parana. PMPR. Disponível em: <*www.escoladegoverno.pr.gov.br/...publicas...seguranca_publica/4_4.pdf>.* Acesso em: 08 out. 2015.