

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE PARANAÍBA**

Luiz Antonio de Oliveira

**A SUBJETIVIDADE NA INTERPRETAÇÃO
DO ARTIGO 306 DO CTB**

**Paranaíba, MS
2015**

Luiz Antonio de Oliveira

**A SUBJETIVIDADE NA INTERPRETAÇÃO
DO ARTIGO 306 DO CTB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - UEMS,
Unidade Universitária de Paranaíba, como exigência parcial
para bacharelado do curso de Direito.

Orientadora: Profa. Esp. Delaine Oliveira Souto Prates

**Paranaíba, MS
2015**

LUIZ ANTONIO DE OLIVEIRA

**A SUBJETIVIDADE NA INTERPRETAÇÃO
DO ARTIGO 306 DO CTB**

Este exemplar corresponde à redação final do trabalho de Conclusão de Curso apresentado e aprovado para obtenção do título em bacharel em Direito pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Paranaíba.

Aprovado em 21/10/2015.

BANCA EXAMINADORA

Orientador (a):

Profª. Esp. Delaine Oliveira Souto Prates
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

Profª. Me. Lidia Maria Garcia Gomes Tiago de Souza
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

Profª. Me. Lisandra Moreira Martins
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

A todos aqueles que nunca esmorecem na busca de conhecimento e que transformam cada obstáculo em estímulo para seguir sua caminhada.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, por ter me dado saúde para que pudesse suportar a correria do dia a dia, os tropeços e as viagens cansativas nesses cinco anos de faculdade indicando-me sempre o caminho certo a ser percorrido e não permitindo que dele desviasse-me.

Aos meus pais, Antonio e Maria, minha sincera gratidão, por sempre estarem ao meu lado, tanto nos bons quanto nos maus momentos.

Aos auxiliares de biblioteca da Unidade UEMS - Paranaíba, que não mediram esforços para fornecer-me material que embora escassos, foram indispensáveis para a realização desta pesquisa.

§ secretária acadêmica e coordenador de curso de Direito, sempre dispostos a sanar-me as dúvidas que surgiram no limiar deste processo de construção deste trabalho.

§ professora Delaine Oliveira Souto Prates, pela simpatia, competência, dedicação e disponibilidade em orientar-me.

Aos meus queridos amigos e colegas de graduação, que sempre foram fonte de estímulo no desenrolar deste processo e, em especial, àqueles adoráveis com os quais tive a oportunidade de conviver nesses últimos anos: Ana Maria Ferreira da Silva, Letícia Rodrigues Moraes, Lhyzzie Kharollyne Moreira Dias, Gracielli Cristina Jesus dos Reis e Higor Mayke de Queiroz.

Às professoras convidadas Lidia Maria Garcia Gomes Tiago de Souza e Lisandra Moreira Martins, as quais compuseram a banca avaliadora.

Por fim, a todos que contribuíram de uma forma ou de outra para o desenvolvimento deste trabalho.

Quando as leis forem fixas e literais, quando apenas confiarem ao magistrado à missão de examinar os atos dos cidadãos, para indicar se esses atos são conformes à lei escrita, ou se a contrariam; quando, finalmente, a regra do justo e do injusto, que deve orientar em todos os seus atos o homem sem instrução e o instruído, não constituir motivo de controvérsia, porém simples questão de fato então não se verá mais os cidadãos submetidos ao poder de uma multidão de ínfimos tiranos.

(Cesare Beccaria)

SIGLAS

CF- Constituição Federal

CTB- Código de Trânsito Brasileiro

SIM- Sistema de Informação de Mortalidade

OMS- Organização Mundial da Saúde

DNA ou ADN- Ácido Desoxirribonucléico

CONTRAN- Conselho Nacional do Trânsito

FAPESP- Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

RESUMO

O problema da embriaguez ao volante é fato notório e corriqueiro haja vista as diversas tragédias divulgadas pelos meios de comunicação, com altíssimos números de mortes devido a irresponsabilidade de motoristas que fazem a mistura perigosa de álcool e volante. O presente estudo teve como objetivo investigar acerca da subjetividade que há na interpretação do magistrado com relação às sanções disciplinadas no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, a luz do novo contexto legal trazido pela nova Lei nº. 11.705/08, conhecida popularmente como “Lei seca”, preconizada pelos fundamentos do Direito Penal pátrio e da Constituição Federal. A metodologia utilizada consiste em estudo bibliográfico, autores nacionais; revistas especializadas e outros; se atendo a pesquisa de metodologia indutiva e dedutiva, a fim de se obter os objetivos do tema proposto.

Palavras-chave: Embriaguez; Subjetividade; Trânsito.

ABSTRACT

The problem of drunk driving is indeed remarkable and ordinary considering the various tragedies disclosed by the media , with very high numbers of deaths due to the irresponsibility of drivers who make the dangerous mixture of alcohol and driving. This study aimed to investigate about the subjectivity that is in the interpretation of the magistrate with respect to sanctions disciplined in art. 306 of the Brazilian Traffic Code , the light of the new legal framework brought by the new Law no. 11.705 / 08 , popularly known as "dry law " , recommended by the fundamentals of criminal law parental rights and the Federal Constitution. The used methodology consists of bibliographic study, national authors ; journals and others; sticking the search deductive and inductive method , in order to obtain the objectives of the proposed subject .

.

Key-words: intoxication ; subjectivity ; Traffic .

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 O AUTOMÓVEL E O TRÂNSITO	12
1.1 Breve histórico da legislação de trânsito no Brasil e no mundo	13
1.2 Alterações no Código de Trânsito Brasileiro	18
1.2.1 Intolerância do legislador com para com o motorista embriagado	19
1.2.2 Qualquer concentração de álcool sujeita o embriagado às medidas administrativas	20
1.2.3 Métodos de aferição da embriaguez	21
1.3 Aspectos Penais.....	22
2 CONSIDERAÇÕES RELEVANTES ACERCA DA EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO..	25
2.1 Conceito de embriaguez	25
2.2 O trânsito.....	25
2.3 Questão Divina.....	26
2.4 Efeitos do álcool	27
2.5 Fases da embriaguez	29
2.6 A embriaguez alcoólica no Brasil e o trânsito.....	30
2.7 Estatísticas da Organização Mundial da Saúde – OMS	32
3 A POSIÇÃO DO JUIZ NA INTERPRETAÇÃO DA NORMA.....	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS.....	42
ANEXO	45
Anexo I - Portaria N° 432/2013, do DENATRAN	45

INTRODUÇÃO

Como é do conhecimento de alguns estudiosos da seara do direito, como por exemplo, Damásio de Jesus (2003 p.11), “a embriaguez ao volante pode ser considerada um crime haja vista, que o crime é “um fato típico e antijurídico” processado e julgado perante a justiça comum”.

Apresenta-se nesta pesquisa uma breve discussão em torno da subjetividade na interpretação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que na data de 18/01/2006, foi aprovado por meio de um projeto de lei pela Câmara dos Deputados tornando mais rigoroso o tratamento dispensado pela legislação brasileira referente ao crime de embriaguez ao volante.

Salienta Lauria (2009), que em virtude da elaboração dessa nova lei, popularmente conhecida Lei Seca, a embriaguez ao volante voltou a se tornar um tema bastante discutido pelos congressistas, pela mídia e pela sociedade como um todo e de forma ampla.

O sujeito ativo do delito será sempre o condutor do veículo, não importando se o mesmo possui ou não carteira nacional de habilitação ou permissão para dirigir.

Sendo assim, a embriaguez pode ser considerada fruto da vontade da ação humana, uma vez que não se pode separar a ação com a vontade do agente em obter o resultado final. Logo, trata-se de crime comum, visto que o tipo penal não exige qualquer peculiaridade do agente para a sua configuração. O fato do condutor não ser habilitado, não retira a tipicidade da sua conduta, pelo contrário, faz com que o agente venha a incidir na agravante do artigo 298, III, do CTB. O sujeito passivo é a coletividade, colocada em perigo a partir da conduta do agente que dirige embriagado.

O crime de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) - Lei nº 9.503/97, o qual deverá ser processado e julgado perante a justiça comum.

A conduta descrita no tipo consiste em conduzir veículo automotor pela via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê que o condutor pode apresentar um máximo de seis decigramas de álcool por litro de sangue. E, em se tratando de elemento do tipo penal, a embriaguez deve restar comprovada nos autos como forma de justificar uma condenação. No crime do artigo 306 o benefício da transação penal é cabível, uma vez que é excepcionalmente

autorizado pela norma contida no artigo 291, parágrafo único, do Código de Trânsito Brasileiro.

A problemática a ser considerada e apresentada pela pesquisa é relativa à subjetividade na interpretação do artigo 306 do CTB “Crime de Embriaguez ao Volante”, haja vista ser considerada uma das principais causas de mortes violentas no Brasil e no mundo, sendo muitas dessas mortes intimamente ligadas à ingestão de álcool e direção perigosa.

Neste contexto, nada mais justificável do que utilizar-se do Direito Penal, por meio de suas ferramentas punitivas, para proteger a incolumidade pública e o particular por meio da interpretação da lei.

O tema pesquisado aborda o critério da interpretação da Lei n. 9.503/97, que introduziu o Novo Código de Trânsito Brasileiro, especificamente o artigo 306, referente aos aspectos subjetivos que essa lei proporciona, os quais levam muitas vezes ao equívoco e ao exagero na interpretação da mesma, gerando revolta popular e sensação de impunidade ao indivíduo que cometeu o crime.

O estudo proposto tem como objetivo traçar um breve histórico sobre a evolução do veículo automotor e o crime de trânsito no contexto social; analisar historicamente o crime de trânsito; refletir acerca dos efeitos da direção sob o efeito do álcool, dos efeitos que ele propaga no corpo humano, como também sobre o significativo índice de mortes no trânsito no Brasil e em outros países; verificar a eficácia da norma, bem como se os meios de análise de verificação são eficientes; o tema proposto é bastante abrangente, dada a interpretação da lei pelo Magistrado, o que pode levar o intérprete a equívocos irreparáveis. E, concernente a isto, serão discutidos alguns aspectos da embriaguez ao volante, aspectos estes que não se restringem mais tão somente às três formas clássicas: exame de sangue, bafômetro e exame clínico.

Outras provas podem ser admitidas legalmente quando apresentadas, para que sejam constatados os sinais de embriaguez, a excitação ou o torpor apresentado(s) pelo condutor como, por exemplo: a prova testemunhal, fotos, filmagens dentre outras a serem analisadas pelo magistrado no procedimento.

A metodologia utilizada na presente pesquisa consiste em estudo bibliográfico, com a contribuição de autores nacionais, revistas especializadas e outros, se atendo à pesquisa de metodologia indutiva e dedutiva, a fim de se obter os objetivos do tema proposto.

1 O AUTOMÓVEL E O TRÂNSITO

Conforme pesquisa realizada no site educador “Trânsito Ideal” (s.a, s.p), muito interessante é saber que o primeiro automóvel ficou pronto em 1771 e que se deslocava a uma velocidade de 4 km, e que foi invenção de um francês chamado Nicholas Cugnot.

Concernente a isto o site educador “Trânsito Ideal” (s.a, s.p), nos ensina que o primeiro acidente automobilístico da história também aconteceu no ano de 1771, onde foi o próprio Nicholas Cugnot que perdeu o controle da direção ao tentar fazer uma curva e, por não ter freio, destruiu um muro no pátio de manobras no Quartel Real de Vincennes (França).

Desta forma foi na Inglaterra que surgiu a primeira lei de trânsito - a chamada Lei da “Bandeira Vermelha” - em 1836, e esta lei, limitava em 10km/h a velocidade máxima e obrigava que um homem precedesse o veículo com uma bandeira vermelha para alertar os pedestres.

Corroborando ainda o site “Trânsito Ideal” (s.a, s.p), foi no ano de 1868 na Inglaterra, que surgiu um dispositivo para controle de tráfego com luzes coloridas, para ser visto à noite, que funcionava a gás. O mecanismo era formado por duas hastes que eram movimentadas por policiais: quando na horizontal, elas indicavam que os veículos parassem; em 45 graus, eles deveriam seguir. Durou menos de um mês porque explodiu, ferindo o policial que o manjava. O sinal de três cores que temos hoje foi inventado e instalado pelo policial William Potts, em 1920, em Detroit.

Quando se fala em trânsito, há de se falar em acidentes, e quanto a este aspecto o site “Trânsito Ideal” afirma que, o primeiro acidente com vítima fatal no trânsito aconteceu de forma um tanto inacreditável, ocorreu em maio de 1869 no Condado de Offaly na Irlanda onde a vítima foi arremessada e atropelada pelo próprio veículo a uma velocidade aproximada de 6 km/h e mesmo com a baixa velocidade, teve uma fratura no pescoço a vítima não resistiu aos ferimentos.

Destarte a isto, aprofundando mais o tema automóvel e o trânsito, o site “Trânsito Ideal” (s.a, s.p), nos traz a informação que no Brasil o primeiro carro foi trazido de Paris para São Paulo, por Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto) em 1891, e não é um carro qualquer não, trata-se de uma Peugeot com motor Daimler de patente alemã. E o primeiro acidente com automóvel no Brasil?; respondendo a pergunta realizada, o primeiro acidente automobilístico aconteceu alguns anos depois: em 1897, no Rio de Janeiro. Um abolicionista

chamado José do Patrocínio importou um carro e emprestou para Olavo Bilac que, não possuía habilitação, bateu na primeira árvore que encontrou na Estrada Velha da Tijuca.

O primeiro Código de Trânsito do Brasil, foi o Decreto-Lei nº 3.671 de 25 de setembro de 1941, depois veio a Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966. E, hoje, encontra-se em vigor, o Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 com posterior modificação pela Lei nº 12.760, de 2012.

1.1 Breve histórico da legislação de trânsito no Brasil e no mundo

Com a invenção da roda, o homem passou a ser cada vez mais dependente da máquina, dada sua praticidade, rapidez nos deslocamentos, ou seja, pelo *status* social adquirido juntamente com o veículo, de modo que, na contemporaneidade é impensável a vida fora da relação entre o homem e a máquina. Nota-se que a partir da Revolução Industrial, durante a segunda metade do século XVIII e, com o desenvolvimento tecnológico das máquinas esse aspecto unívoco (homem e automóvel) tornou-se ainda mais evidente.

Trata-se aqui, de todos os tipos de veículos no trânsito, conforme as classificações descritas pelo CTB e não apenas do automóvel, mas de qualquer outro, seja automotor ou não.

É comum a mídia escrita ou falada definir o trânsito de forma genérica, todavia Rizzardo (2010, p.30) afirma que o termo “trânsito” possui uma amplitude maior, podendo ser definido como “a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais na via terrestre”.

O trânsito, que deve ser entendido em seu contexto social, haja vista que acaba tendo interferências individuais, na medida em que, no convívio diário, as pessoas se sentem muito à vontade com seus veículos, inseridos num mundo interior imaginário ao qual valeriam suas próprias regras.

De acordo com Araújo (2006, p. 01):

[...] foi justamente dos conflitos entre os usuários do trânsito que surgiram as primeiras leis reguladoras deste fenômeno, dando conta às fontes históricas que se iniciou a regulamentação do trânsito com o imperador romano César, ao banir o tráfego de carruagens do centro de Roma e dessas leis têm-se interessantes explicações sobre o surgimento da faixa de pedestre, como é hoje, pois, à época, em vez de pintadas no formato horizontal, linhas após linha eram instaladas blocos para o auxílio na travessia dos andantes, separados entre si por curtos intervalos, de largura suficiente para que passassem as rodas das carruagens.

No Brasil, de maneira esparsa, a legislação de trânsito foi acolhida a partir de 1910, com o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro, o qual tratava do serviço subvencionado de transporte de automóveis. Após algumas alterações ao longo dos anos e uma tentativa frustrada de substituição do Código de Trânsito na década de 70, somente em 1991 é que o Vice-Presidente da República expediu decreto criando uma Comissão Especial com o objetivo de elaborar o novo anteprojeto do Código Nacional de Trânsito.

Na preparação do projeto, foram apreciadas sugestões e incluídas emendas, sendo encaminhado pelo Poder Executivo em 24/05/93, para tramitar na Câmara na condição de “Projeto de Código”, no entanto, a Presidência da Câmara determinou a constituição de uma Comissão Especial de modo a não ser apreciado pelo Plenário o substitutivo apresentado, o que fez com que a matéria fosse dada como definitivamente aprovada em face do poder terminativo da Comissão Especial.

Conforme Rizzardo (2010, p. 27), “[...] Não é o Código Nacional de Trânsito que foi instituído pela Lei 5.108, de 21.09.1966, e regulamentado pelo Decreto Lei Nº 62.127, de 16.01.1968, que esteja desatualizado, o que ocorre é que a realidade nacional é que se modificou”.

Bastante salutar esta observação, uma vez que a mídia escrita e falada dizia que a sociedade brasileira, no início de 1996 e final de 1997, passava por um desafio histórico, que seria o de acabar com a frequência desenfreada de acidentes de trânsito, sendo este, uma das maiores preocupações no cotidiano das estradas e ruas brasileiras.

O Brasil estava se situando numa posição bastante elevada e tornando-se um dos maiores campeões mundiais de genocídio motorizado no trânsito; ocorriam inúmeros acidentes com vítimas fatais, além da destruição causada por cargas perigosas, que acabavam esparramadas pelas estradas e rodovias.

Este era o cenário no qual foi pensado pelos legisladores na criação do Código de Trânsito Brasileiro. Os legisladores na criação do Código de Trânsito Brasileiro.

Em 23 de setembro de 1997 foi publicada a Lei nº 9.503/97, a qual instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro, tendo entrado em vigor somente em 22 de janeiro de 1998. Desde então houve várias alterações legislativas, por meio das seguintes Leis federais: 9.602/98, 9.792/99, 10.350/01, 10.517/02, 10.830/03, 11.275/06 e 11.334/06.

Rizzardo (2010, p. 31), afirma que a relevância da embriaguez na produção de acidentes de trânsito é fato público e notório em todas as partes do mundo:

[...] mas absolutamente urgente no Brasil. A cada ano, mais de 33.000 (trinta e três mil) pessoas são mortas e cerca de 400.000 (quatrocentos mil) tornam-se feridas ou inválidas em ocorrências de trânsito. Nossos índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores às dos países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa.

Nos Estados Unidos, em 1991, 19.900 (dezenove mil e novecentas) pessoas morreram em acidentes de trânsito ligados ao álcool; 318.000 (trezentas e dezoito mil) pessoas ficaram feridas em acidentes motivados pelo consumo de bebida alcoólica. Os meios de comunicação continuam a noticiar a perda de milhares de vidas todos os anos em contexto de acidentes de trânsito.

No Brasil, antes de entrar em vigor a Lei n. 9.503/97 que introduziu o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) perdia-se cerca de 40.000 (quarenta mil) vidas por ano e feria-se 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) pessoas. “Com a vigência da lei, este índice diminui significativamente. Hoje o número voltou a aumentar devido a falta de fiscalização da lei”. (Jesus, 2004 p. 53-64).

O Direito Constitucional pátrio consagra o princípio segundo o qual ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, seguindo a Convenção Americana de Direitos Humanos (1969), o Pacto de São José da Costa Rica e a Convenção Americana dos Direitos e Deveres do Homem (1948). Em face disso, não pode a lei infraconstitucional impor a obrigação da sujeição do motorista suspeito ao exame de “bafômetro” (etilômetro), sob a pena de configurar-se presunção contra ele; caso se negue ao exame, o motorista, não responde por crime de desobediência (JESUS, 2004, p. 56).

Embora a regra mencionada refira-se mais ao direito ao silêncio do preso, ela é aplicável a qualquer pessoa, detida ou não. O preceito significa que, no Direito pátrio não se pode compelir o indivíduo a produzir prova contra si mesmo, princípio do *nemo tenetur se detegere*.

O direito ao silêncio é “intransponível no direito penal, assim preceitua o art. 5.º, LXIII, da Constituição Federal, no que tange ao intuito de obrigar o condutor a colaborar na produção de prova contra si mesmo. E, de fato, é prova inadmissível a coleta de sangue de qualquer condutor contra sua própria vontade ou a submissão forçada ao conhecido teste do “bafômetro” (etilômetro), sendo que este não é suficiente para produzir abertura de uma ação penal, até porque a comprovação de haver uma porcentagem de álcool no sangue superior à permitida pela Lei Seca não é o suficiente para sustentar uma ação penal contra o motorista embriagado”. (Damásio de Jesus, 2004 p. 56).

Vê-se, de certa forma, que algumas técnicas científicas encontram obstáculos para serem aplicadas no ordenamento jurídico brasileiro, em função do direito à não-auto-incriminação e especialmente do princípio da presunção da inocência. É o que sustenta Damásio de Jesus (2004, p. 57).

Partindo desta observação, Antônio Magalhães Gomes Filho (1995, p. 113-115) lembra que:

[...] No Brasil, o direito ao silêncio do acusado, que já era mencionado pelo art. 186 do Código de Processo Penal, embora com a sugestiva admoestação de que poderia ser interpretado em prejuízo da própria defesa, foi elevado à condição de garantia constitucional pelo art. 5.º, LXIII, da Carta de 1988, que determina: ‘o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado [...]’; e a Convenção Americana sobre Direitos Humanos também assegura a toda pessoa acusada de delito [...] o direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada [...]’ (art. 8.º, g). [...] De qualquer modo – e isso é o que interessa ao presente estudo – o direito à não auto-incriminação constitui uma barreira intransponível ao direito à prova de acusação; sua denegação, sob qualquer disfarce, representará um indesejável retorno às formas mais abomináveis da repressão, comprometendo o caráter ético-político do processo e a própria correção no exercício da função jurisdicional.

A aplicação de técnicas científicas modernas no terreno da prova também suscita uma problemática que tem relação com a matéria examinada nos tópicos anteriores: trata-se da admissibilidade de intervenções corporais no acusado, com o objetivo de obter material para exames laboratoriais destinados a fornecer dados probatórios; o tema é sugerido há algum tempo pelos testes alcoômetros e, mais recentemente, pelo exame de averiguação do ácido desoxirribonucléico (**DNA ou ADN**) no organismo.

O questionamento que evoca é: há, de fato, a obrigatoriedade em submeter o exame de alcoolemia para a comprovação da embriaguez ao volante? Consoante o artigo 277 do CTB, a resposta para tal indagação é positiva, ou seja, é obrigatório o exame, devido à redação da nova lei. O motorista está obrigado e, se recusar poderá ser punido.

Entretanto, o que se deve contestar em conta a essas intervenções, como no caso do teste de alcoolemia, ainda que mínimas, é a violação do direito a não autoincriminação e à liberdade pessoal, uma vez que, se ninguém pode ser obrigado a declarar-se culpado, também deve ser assegurado o direito ao não fornecimento de provas incriminadoras contra si mesmo.

De acordo com Menegola (2008 p. 01), “para o motorista que se recusar a fazer o teste do bafômetro, bem como a realizar o exame de sangue não gerará crime e, tampouco a prisão do motorista. Entretanto, a lei deixa claro que aquele que se recusar a fazer o teste do bafômetro responderá administrativamente e poderá ser punido com multa e suspensão do

direito de dirigir por 12 (doze) meses”. Destaque-se que a aplicação destas penalidades depende de instauração de processo administrativo, por meio do qual será dada ao motorista a oportunidade de se defender, como acontece com qualquer multa ou penalidade prevista na legislação de trânsito, conforme a Portaria 219/2014, do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).

Todavia, no ato da autuação, como medida administrativa, a autoridade policial deverá apreender a Carteira Nacional de Habilitação e reter o veículo até que um condutor habilitado venha retirá-lo.

Conforme estabelece o artigo 277, § 2.º, do Código de Trânsito Brasileiro, a infração de dirigir sob a influência de álcool "poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor". Vejamos então o que diz o CTB, no capítulo XV e XIX, que trata das infrações e dos crimes de trânsito:

[...]

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008) Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008) Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

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

[...]

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: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008).

De acordo com Menegola (apud, Caroba e Cunha, 2008, p. 01):

[...] o testemunho dos agentes ou o relato de pessoas que estejam presentes no ato da fiscalização de trânsito, pode ser suficiente para a caracterização da infração administrativa, porém no que se refere ao crime de embriaguez ao volante, a lei não trouxe expressamente esta possibilidade de aferição indireta da embriaguez. Entretanto, nada obstará a prisão em flagrante quando o estado de embriaguez do motorista estiver claramente evidenciado por meio de "notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor".

Vê-se claramente aí uma evolução da nova redação da lei de trânsito, haja vista que a excitação ou torpor apresentado pelo condutor, são exemplos de embriaguez notória. Desta forma, é de valor imensurável o testemunho dos agentes de trânsito ou até mesmo o atestado de um médico que esteja presente no momento da fiscalização.

Todavia, é necessário que esta prova seja analisada e apreciada no decurso de um procedimento administrativo regular, quando será dado ao condutor embriagado o direito ou a oportunidade à ampla defesa escrita e ao contraditório, em qualquer tipo de acusação.

Assim, para que esta conduta seja considerada um fato criminoso, além da infração administrativa, se faz necessária a participação do Ministério Público e do Judiciário e, neste caso, em especial, o teste de embriaguez do motorista deverá ter a constatação inequívoca de exame de alcoolemia positivo.

1.2 Alterações no Código de Trânsito Brasileiro

Uma reforma penal não é um acontecimento isolado e neutro no contexto social de um país. Ela é o reflexo da evolução de sentimentos, valores e interesses cultivados pela sociedade como um todo; bem como a consequência do discurso político predominante em seu tempo que, entretanto, nem sempre expressa, inteiramente e com fidelidade, os anseios sociais como um todo, assim afirma João Marcello de Araújo Júnior (1996, p. 140).

Assim está disposto o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

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

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

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

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitido observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência).

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência).

No dia 20 de dezembro de 2012 entrou em vigor a Lei nº 12.760, a qual foi publicada e obteve plena eficácia, não sendo necessária previsão de qualquer período de *vacatio legis*, alterando o CTB - Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/1997, nos artigos 165, 262, 276, 277 e artigo 306, objeto desta pesquisa.

Ensina Fernandez (2013, p. 01) que estas alterações

[...] tiveram como objetivo basilar de sanar ou tentar amenizar o grande número de mortes e lesões corporais decorrentes de mortes e de acidentes no trânsito no Brasil, além de corrigir um erro do legislador que acabou por deixar diversos casos de embriaguez no trânsito com óbitos e pessoas mutiladas sem solução, causando grande comoção e sensação na população de impunidade devido à subjetividade da interpretação pelo magistrado no quantum da sentença prolatada quanto ao crime de embriaguez ao volante.

A mídia divulga amplamente, que o trânsito é, sem dúvida, uma das principais causas de mortes violentas no Brasil e no mundo, onde muitas dessas mortes estão intimamente ligadas à ingestão de álcool e direção perigosa, que traduz na total imprudência e inconsequência do condutor.

Concomitantemente a isto, nada mais justificável do que utilizar-se do Direito Penal, a partir de suas ferramentas punitivas, para proteger a incolumidade pública e o particular, por meio da interpretação legal. Vejamos então alguns pontos essenciais destas alterações realizadas pelo legislador na referida lei:

1.2.1 Intolerância do legislador com para com o motorista embriagado.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008). Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

A redação da Lei nº 12.760, de 2012, trouxe uma inovação por vislumbrar a aplicação penal e administrativa, no sentido de dobrar a multa administrativa (de R\$ 957,69 para R\$ 1.915,40) prevista como penalidade para aquele que dirige de maneira imprudente sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Haja vista que com a nova redação do referido artigo, afirma-se que o condutor que for flagrado embriagado submeter-se-á, independentemente das medidas de polícia judiciária cabíveis, à multa de 10 (dez) vezes e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

A antiga redação deste artigo previa o mesmo período de suspensão do direito de dirigir, todavia, a multa era apenas de 05 (cinco) vezes, fato que comprova a intenção do legislador de dispensar tratamento mais rígido àquele, que for flagrado em estado de embriaguez ou sob o efeito de substância psicoativa.

1.2.2 Qualquer concentração de álcool sujeita o embriagado às medidas administrativas

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Consoante com o artigo 276 da nova redação do Código de Trânsito Brasileiro, qualquer que seja a concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar, sujeita o condutor às penalidades previstas naquele primeiro artigo.

A nova redação do diploma legal não deixou de lado o método de aferição do estado do condutor ao qual se refere o artigo 165.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.

Com a referida previsão existente neste artigo, o legislador deixa claro que não é necessário o condutor apresentar determinada concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar, basta que o sujeito apresente qualquer concentração de álcool em seu

organismo, mesmo que ínfima, para que se sujeite às medidas elencadas no referido artigo legal.

É relevante a introdução desta disposição, uma vez que, mesmo o condutor apresentando baixo nível de álcool em seu organismo, fato que impediria, em tese, que ele se sujeitasse às penas do artigo 306, que trata da embriaguez ao volante, terá que arcar com a multa de 10 (dez) vezes e se submeter à penalidade de suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Com a disposição prevista neste artigo, o legislador tenta sanar aquela sensação de impunidade da população com relação ao motorista embriagado que causa acidentes no trânsito, uma vez que por mais que ele (o motorista) alegue que tenha ingerido pouca quantidade de álcool e que este fato se comprove por meio de teste de alcoolemia, ele não ficará impune, sujeitando-se principalmente à suspensão do seu direito de dirigir, revelando-se indiscutivelmente o pressuposto essencial ao ato de dirigir, qual seja o fato de não ter ingerido qualquer quantidade de álcool que possa colocar em risco a incolumidade de terceiros.

1.2.3 Métodos de aferição da embriaguez

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

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

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

Interessante o texto do novo artigo 277 do CTB, que corrobora quanto aos métodos de aferição da embriaguez e, no que se refere a constatar o estado de embriaguez ou mesmo o fato do indivíduo estar dirigindo veículo automotor sob a influência psicoativa (que cause dependência), esta poderá ser avaliada por teste, exame clínico, perícia, exame clínico ou procedimento, que serão oportunamente disciplinados pelo CONTRAN.

É justamente no inciso §3º desta nova lei, afirma Fernandez (2013, p. 01):

[...] que traz a primeira controvérsia que é incansavelmente debatida entre os operadores do direito, haja vista que na batalha do dia a dia os Delegados de Polícia

que se situam na “frente” das ocorrências desta natureza, bem como membros da Magistratura e do Ministério Público que devem, ou deviam respectivamente, decidir e intervir nos casos relacionados.

Ensina ainda Fernandez (2013, p.01):

[...] Pairam dúvidas sobre a aplicabilidade imediata ou não deste diploma legal, uma vez que o artigo é claro ao dizer que o estado de embriaguez e a influência de substância psicoativa que determine dependência, que são os verbos nucleares do crime de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306, e das demais penalidades e medidas administrativas, são constatáveis através de procedimentos “a serem disciplinados pelo CONTRAN”.

Assim, fica um tanto quanto subjetivo para interpretação do Juiz no *quantum* da pena a ser aplicada. É justamente por este motivo que alguns profissionais da área do Direito (delegados e juízes), tem optado pela não aplicação da referida Lei neste ponto, justamente pela falta de regulamentação, entendendo ser esta uma norma penal em branco, dependente de regulamentação que lhe conceda eficácia.

Todavia, os meios de prova da embriaguez ao volante são considerados muitos nhoque refere-se ao novo tipo penal, bastando verificar que esta pode ser constatada até mesmo por filmagens, podendo ser considerado um *Plus* ou um adendo aos outros meios de constatação da embriaguez previstos no próprio tipo do artigo 306 do CTB.

Desta forma, o legislador deixa claro que a verificação da redução da capacidade psicomotora do motorista poderá ser obtida mediante diversos meios de provas, tais como depoimento testemunhal, exame clínico e até mediante vídeos. Por tudo isso, pode-se dizer não tratar-se de uma norma penal em branco.

1.3 Aspectos Penais

O crime de embriaguez ao volante ou da “Lei Seca”, vulgarmente apelidada, está previsto no Art. 306 do CTB, o qual se caracteriza pela condução de veículo automotor em via pública, sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência e alteração da capacidade psicomotora do condutor.

Diante disso, o DENATRAN criou a resolução 432/2013, estabelecendo os critérios para caracterização da materialidade delitiva, quais sejam:

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);

III – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma da lei;

Observa-se aqui a prevalência ao princípio da presunção da inocência, não podendo ser coagido o autor da conduta ou impedido de submeter-se a qualquer um dos testes ou exames outrora previstos no artigo 306 do CTB, uma vez que não pode ser obrigado a agir de modo a se auto-incriminar.

Observa-se ainda que a inovação a partir da alteração introduzida em finais de 2012 pela lei 12.760, possibilitou outros meios de formação da convicção sobre a materialidade delitiva, o que significou um grande avanço, isto porque antes de 2012 a materialidade delitiva dependia da participação ativa do condutor implicado, e com a alteração/modificação, tornou-se possível estabelecer os indícios de materialidade com base nos sinais de alteração da capacidade psicomotora, que podem ser constatados por médico em exame clínico ou mesmo pelo próprio agente de trânsito em auto de constatação próprio, conforme a Resolução nº 432/2013 do DENATRAN.

A constatação por parte do agente de trânsito, de acordo Art. 5º da resolução 432/13 dos sinais de alteração da capacidade psicomotora do condutor, deve levar em consideração não somente um, mas um conjunto e a convergência de diversos sinais indicativos descritos no anexo II da resolução, devendo, para tanto, serem esses sinais indicativos assinalados em termo próprio que se prestará como elemento indicativo da materialidade da conduta para fins da persecução penal.

Além destes, todos os meios de prova em direito admitidos serão hábeis para demonstrar a conduta e formar o juízo quanto à materialidade delitiva, de modo que vídeos, imagens, provas testemunhais podem ser utilizadas como elementos indicativos da materialidade a conduta.

Rizzardo (2010, p. 607), afirma tratar-se de crime de ação penal pública incondicionada, de modo que as atividades da persecução penal, tanto em esfera pré-processual, quanto na fase processual, operar-se-ão independentemente de manifestação da vítima, conforme se observa:

Ementa: Recurso em Sentido Estrito- Denúncia Condução de veículo automotor sob influência de álcool Lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (artigos 306 e 303, do Código Brasileiro de Trânsito) - Rejeição parcial da denúncia (afastado o delito do art. 303) Falta de representação do ofendido - Ação penal pública incondicionada (art. 291, § 1º, I, do CBT) Recurso provido para a r. decisão recorrida na parte em que julgou extinta a punibilidade do agente em relação ao crime previsto no artigo 303 da Lei nº 9.503/97, determinando-se a abertura de vista para aditamento da denúncia oferecida pelo Ministério Público.

(TJ-SP, Relator: Borges Pereira Data de Julgamento: 28/04/2015, 16ª Câmara de Direito Criminal).

(Vide Súmula 177 STJ, 5.ª T., RO em HC 11.133 MG), relator Ministro José Arnaldo da Fonseca, j. 02.08.2001, DJ 08.10.2001

Acidente de trânsito. Lesões corporais culposas. Prática os crimes de lesões corporais culposas, tipificados no CTB, e também os de omissão de socorro e de direção perigosa o motorista que, por imprudência, em estado de embriaguez, realiza manobra perigosa, invadindo faixa em sentido contrário, vindo a atingir motocicleta e foge sem prestar socorro à vítima.

(TJ-RO, Relator: Desembargadora Zelite Andrade Carneiro, 1ª Vara Criminal) (Súmula 178. STJ, 5.ª T., RO em HC 13.729- MG, j. 05.08.2003, DJU 01.09.2003).

Sendo assim, é crime comum, podendo ser praticado por qualquer pessoa, não se exigindo do sujeito ativo qualquer qualidade especial para caracterização do delito.

A pena imposta à conduta é de reclusão de um a três anos, sendo aplicável, pois, arbitramento de *fiança* pela autoridade policial, que atender à ocorrência, hipótese na qual, prestando o autor do fato à garantia processual, será colocado em liberdade para responder o processo, de acordo com a Resolução 432/2013, do DENATRAN.

2 CONSIDERAÇÕES RELEVANTES ACERCA DA EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO

2.1 Conceito de embriaguez

A embriaguez nada mais é do que uma intoxicação causada pelo álcool ou substâncias de efeitos análogos, sendo que suas consequências podem variar desde uma ligeira excitação até o estado de paralisia ou coma.

De acordo com o novo dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, o vocábulo “embriaguez” é o estado de indivíduo embriagado, bebedeira, ebriedade, inebriamento, êxtase, enlevação, ebriedade. Conceituação esta a qual se depreende ser o estado provocado pelo consumo e ingestão de bebidas alcoólicas, ou seja, é a condição da pessoa que se encontra bêbada.

No que tange a embriaguez, Rizzardo (2010, p. 606) preconiza que “[...] a embriaguez corresponde a um estado temporário de intoxicação da pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou semelhantes efeitos, que a priva do poder de autocontrole que a pessoa tem e reduz ou anula a capacidade de entendimento”.

Na contramão desta perspectiva, é incontestável dizer que a embriaguez é um dos problemas sociais, que mais assolam de forma direta a população brasileira, potencializando crimes, acidentes de trânsito e fracassos pessoais em razão do efeito inebriante que o álcool possui.

Quanto a isto, de acordo com o artigo 306 do CTB, não mais se requer a embriaguez total do condutor, onde normalmente é constatada por exame de dosagem alcoólica (a partir de 0,8 g por litro de sangue), basta a concentração de álcool nos limites referidos pelo código de Seis (6dg/L) decigramas, ou mesmo a influência psicoativa, as quais podem ser confirmadas por meio de exame de sangue ou pelo bafômetro. (Rizzardo, 2010, p. 607).

2.2 O trânsito

Conforme o art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2009, p.21):

[...] Considera-se como trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Rizzardo (2010, p. 29), afirma que esta definição de trânsito nada mais é “do que um conceito técnico, porque o trânsito é bem mais amplo que isso, uma vez que todos se locomovem seja caminhando ou não, e a própria movimentação já constitui o trânsito”.

Todavia, pela definição dada pelo Novo dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, o significado de “trânsito” é o ato ou efeito de caminhar, movimento, circulação de veículos com afluência de pessoas ou de veículos e pedestres considerados em seu conjunto, corresponde a qualquer movimento ou deslocamento de pessoas, animais ou veículos de um lugar para outro.

Com a rotina da vida contemporânea, especialmente no que diz respeito ao transporte para o trabalho, a casa e a escola dos filhos nas grandes metrópoles, é comum a população reclamar do cenário do trânsito, o que envolve tanto a poluição quanto o congestionamento de veículos e acidentes.

Destarte a isto, Consoli (2015, p.01) lembra que:

[...] os primeiros relatos de congestionamentos apareceram segundo os historiadores da matéria, ocorreram na Grécia antiga, onde de certa forma eram comuns reclamações das ruas serem estreitas e insuficientes para o número de pessoas e veículos e alargá-las não resolveria o problema devido que o tráfego de veículos e pessoas tenderia ao crescimento.

Na Antiguidade (Grécia Antiga ou Roma), existiam relatos do uso de bebidas alcoólicas, que eram muito consumidas, a exemplo do hidromel. No período paleolítico, se observou que quando imersos no mel, alguns alimentos demoravam mais para estragar e diluídos em água, era possível se obter a fermentação do mel e do etanol. Da fermentação da cevada, os egípcios obtinham diversos tipos de cervejas, da fermentação da uva os sumérios obtinham o vinho, da fermentação do arroz os japoneses criaram o saquê, depois vieram várias outras bebidas, como por exemplo o arak, que provinha da fermentação da cana de açúcar, o uísque, a vodka, a tequila e a cachaça, feita a partir da cana de açúcar, uma bebida de importância cultural, social e econômica para o Brasil. (GOULART, 2013).

2.3 Questão Divina

A Bíblia aborda a questão do “álcool e o consumo de bebidas alcoólicas” em uma perspectiva cristã com base em alguns fundamentos e, partindo desta fonte, se pode afirmar que a questão do uso de bebidas alcoólicas remonta aos tempos bíblicos.

A Bíblia faz várias alusões não apenas ao vinho como a outras bebidas alcoólicas. No Livro Sagrado está expressa a palavra do Rei Salomão, dizendo “[...] vai, come o teu alimento com alegria e bebe o teu vinho com um bom coração, porque o verdadeiro Deus já achou prazer nos teus trabalhos” (Bíblia Sagrada: Eclesiastes 9:7 apud Machado Filho, 2004, p. 20).

De forma muito evidente, é possível concluir que o Deus cristão é o provedor do “[...] vinho que alegra o coração do homem mortal” (Salmo 104:14, 15). Nesse “contexto, tem-se que o vinho é uma das dádivas incluídas entre as bênçãos que Jeová deu à humanidade.” (MACHADO FILHO, 2004, p. 21).

O primeiro milagre realizado por Jesus foi à transformação da água em vinho em uma festa de casamento. O vinho também foi usado quando Jesus celebrou a primeira Refeição Noturna do Senhor (a Santa Ceia).

2.4 Efeitos do Álcool

A bebida alcoólica como um todo proporciona uma sensação de alívio e até mesmo de êxtase ao condutor do veículo, o que o induz a perder a noção do perigo; Imaginam que são quase super-homens e que nada de ruim pode lhes acontecer e saem por aí dirigindo de forma irresponsável causando diversos acidentes com vítimas fatais.

Coelho (2012, p. 02) afirma que:

[...] O álcool etílico é substância química, obtida pela fermentação ou destilação do açúcar de cereais, frutas, raízes etc., está entre as substâncias mais usadas em todo o mundo devido a sua vasta aplicabilidade. Pode ser encontrado sob a forma de combustível de veículos ou até mesmo nos hospitais como meio de assepsia, porém o seu consumo é bastante impulsionado na indústria de bebidas ditas alcoólicas, por ser ele o princípio ativo das mesmas.

O álcool possui um poder inebriante sobre o organismo e os sintomas de seu uso podem aparecer ao final da ingestão de algumas doses da bebida. Geralmente os usuários são atraídos pelo efeito inebriante e desconsideram os malefícios do efeito depressivo que a bebida pode trazer.

Conforme Skuckit (1997), após a ingestão de álcool, apenas 20% dele passa pela parede do estômago e atinge de forma direta a corrente sanguínea. Os 80% restante só depois de passar do estômago para o intestino e absorvido neste órgão é que será levada à corrente sanguínea.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) afirma que dependendo da concentração de álcool na corrente sanguínea influencia no comportamento humano.

Além da quantidade de álcool, existem outros fatores que podem influenciar na concentração de álcool, dentre eles o peso, o sexo e a presença ou não de alimentos no estômago.

Corroborando ainda Skuckit (1997), que a afirmação popular de que as pessoas com acentuadas massas musculares exigem uma quantidade de álcool maior para se embriagarem encontra respaldo entre os especialistas, uma vez que o corpo humano é formado de 70 a 75% de água, sendo assim, quanto maior a massa corporal do indivíduo, maior a quantidade de água no corpo que virá diluir o álcool que eventualmente entra no seu organismo.

Assevera Skuckit (1997) que o consumo do álcool é fomentado pelo efeito inebriante que ele oferece, tais como a euforia, a sensação de bem estar e relaxamento.

Entretanto, após estes, outros efeitos se manifestam. São os sedativos e tóxicos que provocam tontura, falta de coordenação motora, confusão, fala “arrastada”, desorientação, náusea, vômito, lapsos de memória. A pessoa sob o efeito do álcool também pode manifestar comportamentos de impulsividade e agressividade .

Nicastri (2011, p.18-21), afirma que “o álcool é, nos termos da Lei nº 11.343/2006, caracterizado como substância psicoativa ao lado da maconha, da cocaína entre outras”, o que não é difícil ser vislumbrado devido ao poder de inebriamento que ele causa e até mesmo de dependência.

Ensina Nicastri (2011, p.20) que:

[...] O álcool etílico é um produto da fermentação de carboidratos (açúcares) presentes em vegetais, como a cana-de-açúcar, a uva e a cevada. Suas propriedades euforizantes e intoxicantes são conhecidas desde tempos pré-históricos e praticamente, todas as culturas têm ou tiveram alguma experiência com sua utilização. É seguramente a droga psicotrópica de uso e abuso mais amplamente disseminada em grande número e diversidade de países na atualidade.

Concernente a isto, há uma relação entre os efeitos do álcool e os níveis da substância no sangue, que variam em razão do tipo de bebida utilizada, que vai da velocidade do consumo, da presença de alimentos no estômago e de possíveis alterações no metabolismo da droga por diversas situações – por exemplo: na insuficiência hepática, em que a degradação da substância é mais lenta.

Os níveis de consumo de álcool no sangue podem ser classificados em: baixo, médio e alto.

O consumo em baixo nível pode provocar desde a desinibição de comportamento ou dificuldades com a coordenação motora, o consumo em nível médio provoca maior dificuldade de coordenação motora e a fala torna-se pastosa, há dificuldade de marcha (ao andar) e reflexos mais lentos, provocando aumento da sonolência, com prejuízo das capacidades de raciocínio e concentração. Já em nível alto podem surgir náuseas e vômitos, visão dupla, acentuação da ataxia e da sonolência (até o coma). Pode ocorrer hipotermia e morte por parada respiratória.

O álcool induz a tolerância (necessidade de quantidades progressivamente maiores da substância para se produzir o mesmo efeito desejado ou intoxicação) e a síndrome de abstinência (sintomas desagradáveis que ocorrem com a redução ou com a interrupção do consumo da substância).

Apesar de sabermos das restrições quanto ao uso do álcool, e que o seu consumo é fomentado pelos apelos midiáticos, os prejuízos causados por ele ao corpo humano e à sociedade em geral são inegáveis e muitas vezes irreparáveis.

Seus efeitos nocivos afetam tanto o psicológico, quanto o físico das pessoas, além disso, aqueles que o ingerem representam riscos potenciais para os que estão à sua volta. O indivíduo sob os efeitos inebriantes do álcool está suscetível a qualquer momento provocar acidentes de toda natureza.

2.5 Fases da embriaguez

A embriaguez está sempre presente enquanto motivadora de acidentes de trânsito e geralmente produz acidentes, que levam à morte ou às sequelas debilitantes constantes, que geram altos custos para o Estado, que gasta com indenizações, além do caráter traumático para as vítimas.

O consumo de álcool é o principal problema de saúde pública no mundo inteiro, haja vista as doenças a ele vinculadas como, por exemplo, a gastrite, hepatite, trombose; E, no Brasil, não é diferente se comparado a outras drogas como, por exemplo, maconha e crack que trazem efeitos deletérios a mente humana de consequências irreparáveis.

Ao discorrer sobre o tema “embriaguez”, o professor Hélio Gomes (1968) relata que pode ser compreendida a partir de três fases:

[...] Segundo uma lenda árabe, as três fases da embriaguez seriam simbolizadas por três animais, o macaco, o leão e o porco. Na primeira, o indivíduo se torna irrequieto, saltitante, buliçoso (é a fase do macaco); na segunda, torna-se violento, brigão, agressivo (é a fase do leão); na terceira, sujo, emporcalhado, roncando (é a fase do porco) (GOMES, 1968, p. 146.)

Seguindo o raciocínio do autor, nos é transmitida a ideia da degradação passo a passo do ser humano, comparada ao comportamento de um animal (macaco, leão e porco).

Na primeira fase, a fase do macaco, percebe-se uma ebriedade incompleta, em que o indivíduo torna-se irrequieto, buliçoso, com consciência atordoada, freando de certa forma os atos e comprometendo ainda comportamento social.

A segunda fase, a fase do leão (conhecida também como sendo a fase de confusão), constitui um grau maior de periculosidade, uma vez que torna o ébrio insolente e agressivo, utilizando-se de linguagem desconexa e de baixo calão, evidenciando uma alma vulgar despreendida dos valores sociais. Pode ocorrer ainda um enibreamento caracterizado pelo descontrole: desejos insaciáveis, apetites desordenados, vaidade, perversidade, fanatismo.

A terceira e última fase, é a fase do porco, (conhecida como fase do sono ou comatoso). É a embriaguez completa e, de certa forma, ocasiona perigo apenas ao ébrio, que nem percebe, fica caído ao chão inconsciente, e muitas vezes em sono profundo, sendo incapaz de discernir o certo do errado no qual chega ao ponto de não ter mais sua família, amigos ou até mesmo emprego, sendo as consequências físicas e orgânicas as piores possíveis.

Quanto ao usuário dependente do álcool, os órgãos vitais começam a se deteriorar, e as interações passam a ser uma constante na vida do indivíduo.

2.6 A embriaguez alcoólica no Brasil e o trânsito

É pública e notória uma crença popular de que o álcool é um forte estimulante sexual e de temperança de comportamento social, porém, essa afirmação é questionável.

A verdade é que, em pequenas doses, o álcool pode atuar como um afrodisíaco ansiolítico, o qual inibe a resposta condicionada do ser humano, reduz ou anula os padrões de comportamento socialmente aceitos, restringindo o desejo sexual e, se tomado em grandes doses, inibe ou cancela de forma drástica a resposta sexual.

Para Lopes (1998, p. 226):

[...] A embriaguez é um tema que dividiu muito a jurisprudência, pois existiam várias correntes as quais entendiam que o que deveria ser levado em conta era o grau de embriaguez ou a capacidade do álcool produzir os efeitos necessários a caracterizar o perigo.

Porém, em face da redação dada ao artigo 306 do CTB vigente, o entendimento passa a ser unívoco de que dirigir embriagado é uma das mais graves infrações de trânsito que o condutor possa cometer.

E, conforme Nicastrí (2011, p. 18-21), pode-se verificar que:

[...] Quando se trata da atividade de dirigir, verifica-se que as consequências são ainda mais significativas e devastadoras.

A perda do autocontrole, autoconfiança crescente, diminuição da capacidade de julgar, diminuição de atenção, transtornos da visão estereoscópica (de apreciação de distâncias, reconhecimento de formas, etc.), apatia, tremor, entorpecimento, alterações do equilíbrio, são alguns dos vários efeitos que o álcool causa sobre o cérebro humano.

O que se abstrai deste ensinamento é que o álcool interfere na capacidade de dirigir um veículo. Todavia muitas pessoas não sabem ou não percebem que os seus sentidos e suas reações ficam prejudicados depois de umas doses e mesmo assim assumem o risco de depois de uma festa, regada a bebida alcoólica, pegar a direção de seus veículos e retornarem para suas casas.

Esse quadro tem se tornado uma rotina nas estradas, apesar de serem constantes as campanhas educativas, que alertam quanto à incompatibilidade entre álcool e direção. Aquele, que consome bebida alcoólica, sabendo que conduzirá veículo consente à ocorrência de atentado à incolumidade física de outrem. Ou seja, assume o risco.

Corroborando com essa ideia Greco Filho (1993, p.106) leciona que:

[...] no plano da culpa e sua reprovabilidade, igualmente, o agravamento é adequado, porque aquele que dirige embriagado, além de causar, pela própria conduta, um perigo social maior, merece a acentuação da pena tendo em vista que sabe que não estaria em condições físicas de dirigir.

Decorrido mais de uma década da entrada em vigor do CTB, ainda persiste um grande número de acidentes nas rodovias nacionais. Conforme o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), órgão vinculado à Secretaria de Planejamento do Governo Federal, calcula-se que, segundo dados do Denatran (2009) e da Polícia Rodoviária Federal, 40 (quarenta) pessoas morrem todos os dias nas rodovias nacionais.

No ano de 2007, por exemplo, segundo dados da Agência FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, levando em consideração todas as rodovias nacionais, morrem 35 mil pessoas nas estradas todos os anos, principalmente nos finais de semana e feriados. Esta pesquisa afirma e coloca o Brasil entre os países com a maior taxa de mortalidade no trânsito no mundo.

Diante desse quadro, não resta dúvida que a direção veicular sob a influência do álcool tem sido, no Brasil, uma das grandes causas de acidentes de trânsito. As estatísticas de acidentes desse gênero só aumentam a cada ano, o que resulta em milhares de perdas humanas e materiais.

Logo, diante dessa problemática vivenciada no Brasil em relação à embriaguez ao volante, mister se faz o estudo sobre a recepção legal dessa conduta como crime pelo ordenamento jurídico brasileiro, sobretudo pelas legislações específicas, que tratam do trânsito.

2.7 Estatísticas da Organização Mundial da Saúde - OMS

Conforme explicita o Ministério da Saúde (in Acidentes de Trânsito, Portal Brasil 2011, p.01) com relação aos acidentes de trânsito:

[...] Aponta a OMS por meio de dados assustadores, a cada dia que passa o número de acidentes com o transporte terrestre vem aumentando e concomitante a isso o número de brasileiros mortos também aumentou assustadoramente.

Sem sombra de dúvida, os jovens respondem pela grande maioria das mortes ocorridas no trânsito, e dentre todos os países do mundo, o Brasil é o quinto país em maior número de mortes relacionadas por acidentes no trânsito. Estudos demonstram que do total desses números de acidentes de trânsito, pelo menos trinta por cento estão envolvidos com o uso de bebidas alcoólicas (apud 2011, p.01 Portal Brasil).

Por meio do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), o Ministério da Saúde revela que no ano de 2010 foram 40.610 pessoas vítimas fatais, das quais 25% (vinte e cinco por cento) por veículo ciclomotor, onde o maior percentual de aumento na quantidade de óbitos (entre 2002 e 2010) foi registrado no Norte (53%), seguido do Nordeste (48%), Centro-Oeste (22%), Sul (17%) e Sudeste (10%) (apud 2011, Portal Brasil).

Para amenizar as mortes ocasionadas no trânsito, o Ministério da Saúde apoia que seja feita uma fiscalização muito mais rigorosa.

E corroborando com esse pensamento, a Segunda Turma do STF entendeu, por unanimidade, que o motorista que dirigir alcoolizado estará cometendo crime, mesmo se não causar danos a outras pessoas, ao julgar na data de 27/09/2014 o Habeas Corpus (HC) 109269, impetrado pela Defensoria Pública da União em favor de um motorista de Araxá (MG) denunciado por dirigir embriagado.

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

E conforme preconiza na decisão do relator ministro Ricardo Lewandowski, ao citar precedente da ministra Ellen Gracie, não importa o resultado tratando-se de um crime de perigo abstrato, observe a ementa do RHC 82.517/CE logo abaixo:

RECURSO ORDINÁRIO EM HABEAS CORPUS. PROCESSUAL PENAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. APLICAÇÃO PARCIAL DA LEI 9.099/95. EXAME PERICIAL. NULIDADE. 1. O crime previsto no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro (embriaguez ao volante) é crime de perigo, cujo objeto jurídico tutelado é a incolumidade pública e o sujeito passivo, a coletividade. A ação penal pública condicionada à representação, referida no art. 88 da Lei nº 9.099/95, se mostra incompatível com crimes dessa natureza. A ação penal é a pública incondicionada. 2. Inexistência de nulidade no laudo realizado, tendo em vista que foi subscrito por 2 (dois) peritos oficiais, estando a alegação do recorrente, de que teria sido elaborado apenas por 1 (um) profissional, subordinada ao exame de fatos e provas, inviável em sede de habeas corpus. 3 - Recurso ordinário improvido. (STF - RHC: 82517 CE, Relator: Min. ELLEN GRACIE, Data de Julgamento: 10/12/2002, Primeira Turma, Data de Publicação: DJ 21-02-2003 PP-00046 EMENT VOL-02099-03 PP-00474).

Ao analisar de forma cuidadosa este julgado, percebe-se que esta decisão é um grande avanço, haja vista que resguarda o bem jurídico tutelado que mais temos de valor, que é a vida. A embriaguez ao volante pode ser comparada ao porte de armas, haja vista que o simples porte sem autorização constitui crime, não menos diferente que estar embriagado e dirigir em via pública, até porque a embriaguez ao volante somente contribui para o aumento das estatísticas de morte e acidentes no trânsito.

Nesse contexto, o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro foi uma opção legislativa legítima, que teve e tem como objetivo a proteção da segurança da coletividade para contribuir para a redução das tristes estatísticas no trânsito, principalmente em um momento que o país vive esta epidemia de lesões e mortes por acidentes.

3 A POSIÇÃO DO JUIZ NA INTERPRETAÇÃO DA NORMA

Viver em sociedade implica no atendimento de algumas regras de conduta. Seja na convivência privada, ou em nossas relações sociais mais coletivas, no exercício de atividades profissionais, em qualquer forma de relacionamento, estamos constantemente sujeitos a cometer ou sofrer ações potencialmente danosas.

Organizar o trânsito é exemplo básico de uma necessidade urgente, tão importante para nossas vidas. A partir dele, passou a ser criado um novo direito, o direito à segurança no trânsito.

Na Constituição Federal do Brasil estão consagrados todos os direitos fundamentais, os quais dizem respeito à preservação da vida, como por exemplo: direito de cidadania, direito à saúde, liberdade, moradia e diversos outros. Todavia, o trânsito merece destaque no artigo 1º parágrafo 2º, 5º e 6º, onde estão proclamados os direitos ao trânsito seguro, regular, e organizado:

Art. 1º (...)

§ 2º O trânsito, em *condições seguras*, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (CTB).

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, igualdade, *segurança* e propriedade, nos termos seguintes: [...]

Art. 6º.

São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a *segurança*, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Corroborando com este pensamento, Rizzardo (2003), afirma que o trânsito tornou-se tão importante para a nossa vida, e o direito ao trânsito seguro encontra-se no rol de direitos fundamentais, tornando-se necessário realizar planejamento para a defesa da incolumidade pública :

Dentre os direitos fundamentais, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular organizado, planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas. (RIZZARDO, 2003, p. 29)

Não obstante isso, o sistema jurídico prevê formas de reparação a serem empreendidas pelo causador do dano em favor daquele que foi lesado, sendo que o juiz é o responsável por aplicar a sanção que seja mais adequada ao caso concreto.

Sem dúvida alguma, na sociedade contemporânea, o juiz ocupa lugar de suma importância na interpretação da norma e deve ter conhecimento dos sistemas processuais como um todo, sendo que no sistema jurídico pátrio, prevalece o sistema acusatório.

O Direito se manifesta, via de regra, de forma viva através das decisões judiciais. A lei em nosso sistema jurídico é instrumento ao intérprete (Juiz), em meio ao processo, com o desígnio específico de aplicar ao caso concreto aquilo que seja mais ajustado à situação particular. Entre o que está escrito no texto da norma e a decisão exarada pelo juiz existe uma gama de possibilidades interpretativas.

Sabe-se que o conhecimento da verdade pelo homem é um tanto quanto questionável. O que pode ser considerado verdade para um, pode ser considerado inverdade (mentira) para outrem e, na obtenção da verdade pelo juiz no processo, existem divergências e diversas possibilidades a serem consideradas por meio de mecanismos probatórios para se fazer a reconstrução dos fatos.

Concomitante ao pensamento anterior, ensina FERRAJOLI, 1990, p.125 apud Gomes Filho (1997, p. 44):

[...] que uma das primeiras dificuldades que se coloca ao Magistrado, na busca do conhecimento verdadeiro dos fatos os quais serão levados em conta e, por conseguinte mensurados na sua decisão, é o da não possibilidade da observação direta haja vista, que a atividade de investigação judicial dirige-se a acontecimentos que já se passaram e que cuja reconstituição pode ser alcançada se extraído por meios indiretos.

Desta forma, o Juiz está vinculado ao que tiver sido postulado por pessoas alheias ao processo, que restringem a investigação para aqueles fatos, que sejam relevantes na aplicação do direito.

O magistrado tem como tarefa básica e principal a obrigatoriedade de se chegar a uma conclusão, seja qual for o material probatório recolhido para se chegar a uma conclusão absolutória ou condenatória.

Desta forma, o juiz tem o dever de explicitar sua motivação ideológica e criteriosa dos fatos ao qual o levaram a tomada de sua decisão, fundamentada em doutrinas, jurisprudências, acordos e convenções internacionais.

A isto se denomina livre convencimento motivado, que é, sobretudo a convicção fundamentada, ou seja, o convencimento transparente, justificado perante as partes e a sociedade explicitando todos os caminhos percorridos pelo juiz por meio da imparcialidade para a chegada da decisão.

Neste contexto, também é importante a exigência de motivação, descrita entre os princípios da Constituição Federal Brasileira de 1988, ao lado do princípio da publicidade dos atos.

A observância a estes princípios é importante porque no ato da decisão de um processo sucedem-se muitos pressupostos interpretativos (consciente ou inconscientemente), sendo que ao interpretar a lei, pode se decidir não somente pelo que está escrito na norma, mas também por meio de inúmeros fatores e crenças (vulgares, ideológicas, científicas) interesses, pressões sociais e até mesmo emoções. Todavia, estas decisões devem ser motivadas pela livre interpretação pautada em decisões jurisprudenciais e acórdãos.

Existem diversas teorias interpretativas, as quais o operador da lei pode utilizar-se, sejam elas objetivas ou subjetivas, entretanto deve-se lembrar que o juiz não é um “ Deus” inalcançável, é um ser humano racional, apenas com conhecimentos elevados da Lei e, não obstante a isso, ele também deve levar em conta os princípios de racionalidade, razoabilidade e, acima de tudo, a capacidade de ponderação em suas decisões, uma vez que suas decisões impactam a vida de outras pessoas.

Desta forma, para dar sentido justo às suas decisões, os juízes devem ponderar de forma neutra, pautando-se na equidade (igualdade de justiça), na doutrina, jurisprudência, tratados e convenções internacionais, que servem como forma de interpretação da lei, uma vez que a lei é apenas um instrumento, uma tentativa material de se fazer justiça.

O termo “interpretar” pode ser entendido de diversas formas, dado às várias nuances interpretativas que o operador do direito pode ter.

Todavia, interpretar, no sentido real da palavra, conforme ensina Damásio de Jesus (2003), “é retirar o significado e a extensão de uma norma em relação à realidade”. Ou seja, é a operação jurídica, que visa à descoberta da vontade da lei, em função de todo o ordenamento e das normas superiores, a fim de aplicá-las aos casos concretos da vida real, portanto, interpretar é buscar o verdadeiro significado da lei, por mais clara que ela seja.

Concomitantemente a isto, podem surgir alguns questionamentos como, por exemplo, o que o Juiz busca com a interpretação da lei: a vontade da lei ou apenas a do legislador?

Existem correntes doutrinárias divergentes as quais abordam estas questões, sendo uma defendida por Hans Kelsen que é metódico e positivista em afirmar que o intérprete deve perseguir a vontade do legislador, isto é, o direito deve ser aplicado na íntegra sem questionamentos, haja vista que ao aplicar a norma interpretando-a o legislador estará aplicando uma vontade competente, ou seja, estará tirando conclusões nelas preexistentes impostas (Coelho, 1992 p. 9).

Uma segunda corrente, seguida por Kohler, é majoritária e sustenta que a busca da verdade pelo intérprete é advinda da vontade da lei, entretanto, nesta interpretação, dentre todas que possa oferecer, deve-se escolher a mais justa e conveniente. Talvez seja este o motivo da lei admitir mais de uma interpretação no decurso do tempo de um processo (Coelho, 1992 p.9).

E qual seria então a intenção do condutor, quando bebe e dirige, seria a de provocar acidentes?, seria a de matar alguém indiscriminadamente uma vez que assumiu o risco, a resposta é um tanto quanto relativa.

Todavia, insta dizer que os magistrados não têm apenas a função de aplicar a lei, até porque os juízes não devem ser meros aplicadores da lei. Eles devem modelá-la, em razão de sua aproximação com a vida social, porque não podem criar direito, devem aplicar o Direito ao caso concreto.

Algumas regras básicas devem nortear a interpretação judicial:

1. Para cada caso o magistrado deve fazer nova apreciação, uma vez que o precedente não tem força obrigatória.

2. O juiz não cria direito. Somente aplica e anima o preceito legal, estando impedido de aplicar a analogia *in malam partem* (em desfavor do réu).

3. O intérprete judicial, para descobrir a vontade da lei, deve empregar os métodos gramatical e teleológico para chegar a um resultado declarativo, extensivo ou restritivo.

De fato, se a vontade da lei não se tornar nítida, se não chegar, a saber, se a lei quis isso ou aquilo, ou se nem ao menos consegue determinar o que ela pretendeu, o juiz deve seguir o princípio da vontade mais favorável ao réu, ou seja, o princípio do “*In dubio pro reo*”, desde que, é claro, tenha percorrido todos os meios interpretativos.

Destarte a isto, infere-se que a lei deve acompanhar as mudanças do ambiente, assim como sua evolução. Ela não pode parar no tempo. Entretanto, não se pode, a todo o momento, alterá-la, devendo, pois, adaptá-la às necessidades da época.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo investigar acerca da subjetividade que há na interpretação do magistrado com relação às sanções disciplinadas no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, a luz do novo contexto legal descrito pela nova Lei nº. 11.705/08, conhecida popularmente como “Lei Seca”, preconizada pelos fundamentos do Direito Penal e Processual pátrio e da Constituição Federal.

O problema da embriaguez ao volante é fato notório e corriqueiro, haja vista as diversas tragédias divulgadas pelos meios de comunicação, com altíssimos números de mortes devido à irresponsabilidade de motoristas que insistem na combinação perigosa de álcool e volante.

Estudos comprovam que sob o efeito do álcool as pessoas têm seus reflexos prejudicados, o que compromete a direção segura, pois embora as campanhas por um trânsito seguro sejam constantes, o que se sugere ao motorista que álcool e direção não combinam, e quando ele bebe e dirige está assumindo o risco de acidentes, o que pode tanto pode vitimá-los como fazer vítima outras pessoas.

O fato de o motorista estar embriagado não significa, por si só, que ele assumiu o risco de causar a morte de alguém. Afirmam alguns juristas que o motorista embriagado, que provocar uma morte no trânsito, deve responder, em regra, pelo delito previsto no artigo 302 do CTB (homicídio culposo na direção de veículo automotor).

Excepcionalmente, contudo, o motorista embriagado poderá responder por homicídio doloso, na modalidade dolo eventual. Para tanto, deve restar bem caracterizado no processo o fato dele haver assumido o risco de causar o resultado morte.

Todavia, antes das modificações realizadas no CTB, só iria preso aquele condutor, que colaborasse com a polícia na produção de provas da infração. Isso ocorria no país, pelo menos no que se referisse ao sujeito, isto é ao condutor que resolvesse dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, assim o Delegado de Polícia era obrigado a prender quem colaborasse e a liberar quem não colaborasse, e isso só foi possível a partir da tão divulgada reforma do Código de Trânsito Brasileiro, pois a prova testemunhal, antes não válida, agora surte maior efeito na ordem penal, por que a prova de embriaguez ao volante deve ser feita, preferencialmente, por meio de perícia (teste de alcoolemia ou de sangue) e, se a pessoa não autorizar, em virtude do princípio do *nemo tenetur se detegere*, admite-se, agora, a comprovação por meio de testemunhas, fotos e vídeos.

Não tão diferente do que ocorre nos grandes centros e capitais o crime de embriaguez ao volante ocorre com frequência nas cidades do interior e, com os dados colhidos no TJ de Mato Grosso do Sul pode-se comprovar, que 100 % dos crimes de embriaguez ao volante cometidos no ano de 2010 ainda não haviam sido julgados justamente por falta de indícios e provas que comprovassem o crime, uma vez que os condutores não são obrigados a colaborar com os policiais no momento das ocorrências, negando-se, muitas vezes, a realizar o teste do bafômetro, o que é um direito deles. Com isso, respondem pela infração cometida, na seara administrativa, ficando detidos ou efetuando o pagamento da fiança.

Um questionamento que deve ser levado em conta: será que há realmente eficácia na aplicação ao condutor das penas previstas no artigo 306 do CTB?

Talvez não haja eficácia plena, uma vez que a lei foi criada com o intuito de inibir e/ou coibir que o motorista dirija embriagado e torne crime o fato do condutor do veículo dirigir embriagado, observa-se que os números de acidentes e mortes no trânsito relacionado ao álcool são cada vez mais alarmantes.

Um outro questionamento a ser discutido é: quando uma pessoa embriagada que decide “se sentar ao volante”, e com isso causa a morte de alguém, cometeu um crime culposos (sem intenção e matar) ou um crime doloso (com intenção de matar)?

A primeira turma de Ministros do Supremo Federal, por meio do julgamento do HC n.º 1078, pôs o que parece ser um ponto final no debate. Decidiu que matar ao volante, mesmo sob o efeito de álcool, caracteriza um homicídio não intencional.

O Superior Tribunal de Justiça rejeitou como provas de embriaguez ao volante, no processo criminal, depoimentos de testemunhas e exame clínico, mantendo como únicos meios de prova o teste do bafômetro e o exame de sangue.

Urge dizer aqui que o aplicador do direito, isto é, o magistrado, exerce papel fundamental ao aplicar as sentenças utilizando-se do livre convencimento motivado, o que quer dizer que cada caso terá um tratamento diferenciado, haja vista que estará utilizando da norma, do seu olhar específico ao caso e motivando sua decisão em julgados.

Não obstante essas considerações, a intenção do legislador em dar uma resposta legislativa ao clamor público para coibir a trágica estatística de mortes e lesões nas estradas do país, deve-se considerar que a lei penal, por mais severa que seja, não será suficientemente satisfatória para mudar a realidade que assola a segurança viária brasileira.

Nesse caso, propõe-se a prevenção como medida por excelência à moralização e humanização do trânsito no Brasil. Os meios de comunicação social podem dar uma grande

contribuição, uma vez que são importantes formadores de opinião. As escolas e as entidades representativas dos diversos segmentos da sociedade devem também fazer a sua parte. Enfim, no plano da prevenção educativa, é preciso que toda a sociedade civil se conscientize de que bebida alcoólica e direção de um veículo são incompatíveis.

A fiscalização, por sua vez, não pode deixar de ser atuante e eficaz, pois atuará como coadjuvante no processo de controle dos excessos cometidos pelos usuários da via pública. De nada adiantará recrudescer as leis, se não há fiscalização atuante e eficiente.

Por fim, é contraditório o fato de que o novo texto do artigo 306 do CTB tenha sido elaborado e revisado pelo Congresso Nacional, por homens públicos que, além de serem, em tese, capacitados para tal fim, são muito bem pagos para elaborarem as leis que regem o país. Esperava-se que com reforma a lei seria levada a efeito para tornar ainda mais severa a punição do delito de embriaguez ao volante, no entanto, essa lei é um tanto quanto dúbia, sendo assim o tiro saiu, literalmente, pela culatra, pois, depois da tão alarmada reforma e penas mais drásticas, a situação ficou a seguinte: se for flagrado conduzindo veículo em estado de embriaguez alcoólica e aceitar colaborar com a polícia realizando o exame do bafômetro, o condutor deverá ser preso; Entretanto, se não aceitar colaborar com a polícia, não poderá ser preso, já que o nosso sistema constitucional não lhe obriga a produzir provas contra si mesmo.

O operador do Direito, isto é o Juiz, como técnico no assunto, deve analisar os fatos de maneira imparcial e equidistante, fundamentando suas decisões no princípio da legalidade, não se deixando levar pelo clamor da sociedade e da grande mídia. Uma vez que a sociedade espera que não apenas as leis sejam justas (papel do legislativo) como também a aplicação dela (papel do judiciário).

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, João Ferreira de. **A Bíblia Sagrada**. 2ª ed., revista e atualizada. Barueri/SP, 1988, 1993.

ARAÚJO JR, João Marcello de. **As reformas parciais e o sistema penal ou nada acontece por acaso. Justiça Penal**. São Paulo: RT, 1996.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **CTB Código De Trânsito Brasileiro Comentado**. Disponível em: <http://ctbcomentado.blogspot.com.br/2006_06_01_archive.html> Acesso em 15 de maio de 2015.

BRASIL. Denatran, **Resolução 432/13**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm> e pdf>. Acesso em 10 de março de 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988** (de 05 de outubro de 1988).

BRASIL. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso em 01 de out. 2015.

BRASIL, Portal. Ministério da Saúde Portal Brasil OMS – **Organização Mundial da Saúde**. Matéria publicada em 04/11/2011. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2011/11/acidentes-de-transito-causam-mais-de-40-mil-mortes-no-brasil>>. Acesso em: 01 de março de 2015.

_____. Ministério da Saúde e Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. Brasília (DF): Ministério da Saúde, 2011.

COELHO, Jefferson. **Artigo Lei Nº 11.705/08 E ANOVA REDAÇÃO DO ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**. 2012. Arquivado no Curso de Direito da UFMA. Disponível em :< <http://www.ebah.com.br/content/ABAAABB7wAI/lei-n-11-705-08-a-nova-redacao-art-306-codigo-transito-brasileiro-analise-juridica-das-condutas-sancoes-crime-embriaguez-ao>> Acesso em: 28 de maio de 2015.

COELHO, Luiz Fernando. **Do Direito Alternativo**. Curitiba/PR: Bonijuris, 1992.

CONSOLI, Carlos. **História do Trânsito**. Coluna do Trânsito. Portal do grupo Gazeta Do Oeste MG. Publicada em 11 de Março de 2015. Disponível em: <<http://www.g37.com.br/colunistas.asp?c=padrao&modulo=conteudo&url=040365&ss=7>> Acesso: 27 de maio de 2015.

FERNADEZ, José Eduardo Gonzales. **A nova lei 12.760/2012 e seus reflexos para a atividade de polícia judiciária**. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/7778/A-nova-lei-12760-2012-e-seus-reflexos-para-a-atividade-de-policia-judiciaria>> Acesso em: 28 de maio de 2015.

FERRAJOLI, Luigi. **Diritto e Ragione**: Teoria Del Garantismo Penale. 2. Ed. Roma-Bari, 1990.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da Língua Portuguesa**. 3. ed., revista e atualizada. Curitiba/PR: Editora Positivo, 2004.

GOMES FILHO, Antonio Magalhães. **Sobre o direito à prova no Processo Penal**. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

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

GRECO FILHO, Vicente. **Manual de Processo Penal**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1993.

GOULART, Michel. História Digital. Home Curiosidades>> **Dez bebidas populares**. Publicado em 10 de Outubro de 2013. Disponível em:
<<http://www.historiadigital.org/curiosidades/10-bebidas-alcoolicas-populares-na-historia/>. Acesso em: 23 de abril de 2015.

JESUS, Damásio E. de. **Direito Penal vol. 1. Parte geral**, 26 ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva 2003.

_____. **Limites à Prova da Embriaguez ao Volante: a Questão da Obrigatoriedade do Teste do “Bafômetro”**. Revista Jurídica. São Paulo: Escola Superior do Ministério Público do Estado de São Paulo – 2001. Disponível em:
<http://www.esmp.sp.gov.br/publicacoes/revista_6.pdf > Acesso em: 15 de maio de 2015.

LAURIA, Thiago. **O Crime de Embriaguez ao Volante**. Curso Online disponibilizado de forma Gratuita em meados do Ano 2009 p.01-21
Disponível em: <http://www.jurisway.org.br/v2/curso_estrutura.asp?id_curso=231>. Acesso em: 20 de maio de 2015.

Lei Nº 11.705 08 e a nova redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. **Análise Jurídica das Condutas, Sanções, Crime embriaguez ao Volante**. Disponível em:
<<http://www.ebah.com.br/content/ABAAABB7wAI/lei-n-11-705-08-a-nova-redacao-art-306-codigo-transito-brasileiro-analise-juridica-das-condutas-sancoes-crime-embriaguez-ao>>
Acesso em: 23 de abril de 2015.

LOPES, Maurício Antonio Ribeiro. **Crimes de Trânsito. Anotações à Lei 9.503\97**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1998.

MACHADO FILHO, Augusto dos Santos. **A Embriaguez é mesmo Condenável?** São Paulo: Revista Despertaí. Sociedade Torre de Vigia de Bíblias e Tratados, n. 511, p. 20-21, mar. 2004.

MENENGOLA, Everton Jonir Fagundes. **Embriaguez ao volante na nova lei de trânsito e o princípio da ofensividade**. Publicado em 26/10/2008. Disponível em:
<http://www.carobaecunha.adv.br/003/00301009.asp?ttCD_CHAVE=68139>. Acesso em: 28 de maio de 2015.

NICASTRI, Sérgio. **Drogas: Classificação e efeitos no Organismo**. Ministério da Saúde Justiça e Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. **Prevenção ao uso indevido de drogas Capacitação para Conselheiros e Lideranças Comunitárias**. 4ª ed. Brasília (DF): Ministério da Saúde, 2011. Disponível em:
<http://www.uniad.org.br/desenvolvimento/images/stories/livros/livro_completoiv_oficial%20 copia.pdf> Acesso 15 de maio de 2015.

PERKONS, Educador Trânsito ideal – **Breve História do Trânsito**. Disponível em:
<<http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito>>. Acesso em: 01 de março de 2015.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

SCHUCKIT, Marc A. Rakel. **Tratado de medicina de família - Abuso do Álcool**. 5 ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan S.A, 1997.

STF- **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**- BRASÍLIA (DF). Jurisprudências, Número dos julgados. RHC: 82517 CE, HC: 109269 MG, HC 11.133 MG, e HC13. 729 MG.

_____ Julgado **HC: 82517 CE** Ementa Disponível em:
<<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%2882517%2ENUM E%2E+OU+82517%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/ns8uy ma>>. Acesso em 20/04/2015.

_____ Julgado **HC: 109269 MG** Ementa Disponível em:
<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28109269%2ENUM E%2E+OU+109269%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/nlqjg4 t>.> Acesso em 20/04/2015.

_____ Julgado **HC 11.133 MG** Ementa Disponível em:
<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%2811133%2ENUME %2E+OU+11133%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/pcdgv6a>. Acesso em 20/04/2015.

_____ Julgado **HC13. 729 MG** Ementa Disponível em:
<<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/227969/recurso-ordinario-em-habeas-corpus-rhc-13729-mg-2002-0161358-4>>. Acesso em 20/04/2015.

ANEXO

ANEXO I - RESOLUÇÃO 432/13 DENATRAN

RESOLUÇÃO Nº 432, DE 23 DE JANEIRO DE 2013.

Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

CONSIDERANDO a nova redação dos art. 165, 276, 277 e 302, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dada pela Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012;

CONSIDERANDO o estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ABRAMET, acerca dos procedimentos médicos para fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pelos condutores; e CONSIDERANDO o disposto nos processos nºs 80001.005410/2006-70, 80001.002634/2006-20 e 80000.000042/2013-11; RESOLVE:

Art. 1º Definir os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. 2º A fiscalização do consumo, pelos condutores de veículos automotores, de bebidas alcoólicas e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência deve ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito.

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da

Influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I – exame de sangue;

II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV – verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

DO TESTE DE ETILÔMETRO

Art. 4º O etilômetro deve atender aos seguintes

requisitos: I – ter seu modelo aprovado pelo INMETRO;

II – ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e anual realizados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO ou por órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ; Parágrafo único. Do resultado do etilômetro (medição realizada) deverá ser descontada margem de tolerância, que será o erro máximo admissível, conforme Legislação metrológica, de acordo com a “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.

DOS SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

Art. 5º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por:

I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou

II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§ 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 6º 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 miligrama 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. 5º.

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 previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

DO CRIME

Art. 7º 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 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro máximo 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 Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5º.

§ 1º A ocorrência do crime de que trata o **caput** não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB.

§ 2º Configurado o crime de que trata este artigo, o condutor e testemunhas, se houver, serão encaminhados à Polícia Judiciária, devendo ser acompanhados dos elementos probatórios.

DO AUTO DE INFRAÇÃO

Art. 8º Além das exigências estabelecidas em regulamentação específica, o auto de infração lavrado em decorrência da infração prevista no art. 165 do CTB deverá conter:

I – no caso de encaminhamento do condutor para exame de sangue, exame clínico ou exame em laboratório especializado, a referência a esse procedimento;

II – no caso do art. 5º, os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o Anexo II ou a referência ao preenchimento do termo específico de que trata o § 2º do art. 5º;

III – no caso de teste de etilômetro, a marca, modelo e nº de série do aparelho, nº do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em mg/L;

IV – 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.

§ 1º Os documentos gerados e o resultado dos exames de que trata o inciso I deverão ser anexados ao auto de infração.

§ 2º No caso do teste de etilômetro, para preenchimento do campo “Valor Considerado” do auto de infração, deve-se observar as margens de erro admissíveis, nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 9º 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 depósito 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.

§ 1º Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 5 (cinco) dias da data do cometimento da infração, o documento será encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, onde o condutor deverá buscar seu documento.

§ 2º A informação de que trata o § 1º deverá constar no recibo de recolhimento do documento de habilitação.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11. É obrigatória a realização do exame de alcoolemia para as vítimas fatais de acidentes de trânsito.

Art. 12. Ficam convalidados os atos praticados na vigência da Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012, com o reconhecimento da margem de tolerância de que trata o art. 1º da Deliberação CONTRAN referida no **caput** (0,10 mg/L) como limite regulamentar.

Art. 13. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 109, de 21 de Novembro de 1999, e nº 206, de 20 de outubro de 2006, e a Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012.

Art. 14. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Morvam Cotrim Duarte
Presidente em Exercício
Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça
Guiovaldo Nunes Laport Filho

Ministério da Defesa
Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes
Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde
José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente
João Alencar Oliveira Júnior
Ministério das Cidades