

# EMBRIAGUEZ AO VOLANTE SOB O ENFOQUE DAAS LEIS N° 11.705/2008 E 13.546/2017

*Carla Oliveira Silva<sup>1</sup>*

*Fábio Lasserre Sousa Borges<sup>2</sup>*

## RESUMO

A sociedade atual se depara com cenário em que diariamente ocorrem inúmeros acidentes de trânsito, compreendendo as situações que envolvam revolta social, como nos casos em que envolva a relação odiosa entre bebida e direção. Por intermédio do presente artigo tem-se por objetivo analisar a efetividade das leis 11.705/2008 e 13.546/2017, conferindo entendimento quanto aos principais aspectos de prevenção e punição dos agentes infratores das disposições legais pátrias. Assim sendo, vislumbra-se as bases legais e doutrinárias, para produção deste, analisando ainda as informações disponíveis para dimensionar o avanço legal nesta seara, destaca-se ainda a relevância do tema tendo em vista que visa sobretudo assegurar a preservação do direito à vida, considerado preceito fundamento, direito inerente ao ser humano não podendo ser extraído deste, potencializado pelo volume de vidas ceifadas diariamente enfatiza a necessidade de enfrentamento da temática valendo-se para tanto da pesquisa exploratória que permita aproximar o tema proposto e compreender sua evolução a partir de dados apresentados e estatísticas que permitam compreender resultados práticos alcançados pelas mudanças na legislação, ainda distantes de resultados efetivos de redução nos acidentes causados por embriaguez.

**Palavras-chave:** Embriaguez. Lei Seca. Acidentes de Trânsito.

---

<sup>1</sup> Graduando em Direito, pela Universidade de Rio Verde, Campus Caiapônia, GO.

<sup>2</sup> Orientador, Mestre em Direito, Relações Internacionais e Desenvolvimento. Professor da Universidade de Rio Verde Campus Caiapônia.

# 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo dimensiona acerca da embriaguez ao volante sob o enfoque das Leis Nº. 11705/08 e 13.546/17. Corriqueiramente verificando que nos noticiários acidentes com vítimas que poderiam ser evitados se houvesse conscientização quanto a não ingestão de bebidas alcoólicas seguida da direção de veículo automotor, conduta que revolta a sociedade brasileira sobretudo pelos danos irreversíveis que podem ser causados.

Emergiu-se então o questionamento: A Lei Seca quanto aos aspectos de prevenção e punição dos que infringem o artigo 306 do CTB é eficaz? E diante deste questionamento se conhece a compreensão das bases de direitos e os ensinamentos doutrinários que pudessem esclarecer a que caminho as mudanças advindas pelos referidos dispositivos legais encontraram em sua aplicação.

As hipóteses iniciais aventadas no presente estudo foram: I) O elevado número de mortes causadas por embriaguez ao volante demonstra a necessidade de normatização própria com vistas a assegurar, sobretudo, a preservação do direito à vida, considerando ser inerente ao ser humano. II) Considerando que a embriaguez ao volante configura transgressão ao ordenamento jurídico, acarretando severos danos à sociedade, tendo em vista que expõe a risco o direito à vida, bem como outros direitos da coletividade, revela-se a necessidade de elaborar legislações alinhadas ao seu grau de relevância, impondo sanções com grau de severidade condizente com o prejuízo social. III) É imprescindível que o estado disponha de ferramentas hábeis a garantir a efetivação da norma.

A abordagem deste temas se justificou, pelo fato de que no Brasil a Lei nº 9.503, promulgada em 23 de setembro de 1997, instituiu o Código de Trânsito. Porém, em alguns casos podem ser aplicadas outras leis subsidiariamente, como exemplo o Código Penal, utilizado em alguns delitos de trânsito dependendo do caso específico.

Com o passar dos anos, a legislação de trânsito brasileira sofreu adaptações, visando não somente disciplinar como também punir as condutas ilícitas. Uma dessas mudanças ocorreu com a Lei Nº. 11705/08, também conhecida como Lei Seca, criada com o intuito de diminuir o número de mortes causadas por embriaguez ao volante.

Com o advento da Lei Seca as penalidades ficaram ainda mais severas para aqueles que insistiam e ainda insistem em dirigir alcoolizados. No entanto, mesmo com a legislação mais rígida, o número de mortes no trânsito continua atingindo índices alarmantes.

Recentemente, o Código de Trânsito Brasileiro sofreu alterações significativas. Em abril de 2018 entrou em vigor a Lei Nº. 13.546/2017 que ficou conhecida como: “Nova Lei Seca”. Com mais essa mudança, o tema da embriaguez ao volante tornou-se ainda mais atual e relevante.

A presente produção caminhou por entender que as inovações sociais vão bem além dos debates jurídicos, então diagnosticar os efeitos advindos desta legislação é caminho inicial para dar os próximos passos rumo a efetividade das medidas propostas no ordenamento jurídico para combate da embriaguez no volante.

Referida temática continua em debate, tendo em vista que, embora a lei seja rígida, não é respeitada a contento. E apesar do Brasil ser o país que mais aplica leis de controle de risco, é o quarto país mais violento da América do Sul.

## **2 ASPECTOS GERAIS E CONCEITUAIS**

O conceito de embriaguez é definido por vários doutrinadores, e para que possa compreender do que se trata, há a necessidade de buscar diferentes discursos, considerando inexistir um conceito universal e indiscutível. Neste sentido, a Medicina Legal define a embriaguez como “intoxicação alcoólica, ou por substância de efeitos análogos, aguda, imediata e passageira.” (GROCE JÚNIOR, 2009, p. 125).

Nesta esteira, a Organização Mundial da Saúde (OMS) define embriaguez da seguinte forma:

[...] como sendo toda forma de ingestão de álcool que excede ao consumo tradicional, aos hábitos sociais da comunidade considerada, quaisquer que sejam os fatores etiológicos responsáveis e qualquer que seja a origem desses fatores, como por exemplo, a hereditariedade, a constituição física ou as alterações fisiopatológicas adquiridas (OMS, 2014).

Ainda no mesmo ramo do direito (Medicina Legal), França, em sua obra, divide embriaguez em três partes, sendo elas, embriaguez alcoólica, alcoolismo e alcoolemia:

[...] embriaguez alcoólica é um conjunto de manifestações neuro psicossomáticas resultantes da intoxicação etílica aguda de caráter episódico e passageiro. Já o termo alcoolismo, empregou-o Magmes Huss pela primeira vez, em fins do século XIX, para denominar uma síndrome psico-orgânica, caracterizada por um elenco de perturbações resultantes do uso imoderado do álcool e de caráter crônico, independentemente, no momento do exame, de um maior ou menor consumo ou concentração de bebida alcoólica. E alcoolemia é o resultado da dosagem do álcool etílico na circulação sanguínea e seus percentuais traduzidos em gramas ou decigramas por litro de sangue examinado. (FRANÇA, 2017, p.973)

Adentrando no âmbito do Direito Penal, Callegari, conceitua embriaguez da seguinte maneira “embriaguez é a intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool, cujos efeitos podem progredir de uma ligeira excitação inicial até o estado de paralisia e coma.” (CALLEGARI, 2014, p. 185).

Por outro lado, Mirabete define embriaguez como “intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool ou substância de efeitos análogos que privam o sujeito da capacidade normal de entendimento”. (MIRABETE, 2008, p.2019). Considerando a diversidade de conceitos, o que se percebe é que a embriaguez altera a capacidade de entendimento do indivíduo. E isso pode variar de pessoa para pessoa, dependendo da quantidade de substância que foi ingerida.

Neste diapasão, insta destacar que o indivíduo, pode se tornar incapaz diante de seus atos, após se embriagar, o Direito Penal estabelece uma divisão de embriaguez para fins de direcionar qual sanção deverá ser aplicada. São elas, embriaguez preordenada, nela o agente tem a intenção de ficar embriagado e isso ocorre com a intenção de praticar algum crime em seguida, sendo comum valer-se desta condição para que possa se sentir mais seguro. Na embriaguez fortuita, o agente não tem a intenção embriagar-se, o que ocorre sem seu consentimento.

A embriaguez culposa por sua vez consiste na mais comum dentre as espécies, se caracteriza pelo fato do agente não ter intenção de se embriagar, mas assume o risco. A embriaguez voluntária por sua vez, consiste naquela em que o agente tem, de fato, a vontade de se embriagar. Diante dessa divisão penal, é possível identificar alguns pensamentos de doutrinadores no que tange à teoria do *Actio libera in causa* (imputabilidade penal).

Em sua obra, Capez defende que a embriaguez não acidental nunca irá excluir a imputabilidade, seja ela, voluntária, culposa completa ou incompleta:

Isso porque, no momento em que ele ingeria a substância, era livre para decidir se devia ou não o fazer. A conduta, mesmo quando praticada em estado de embriaguez completa, originou-se do ato de livre arbítrio do sujeito, que optou por ingerir a substância quando tinha a possibilidade de não o fazer. (CAPEZ, 2009, p.339)

Em sentido diverso, o doutrinador Damásio de Jesus (1995, p. 450-451) defende a seguinte posição:

A moderna doutrina não aceita a aplicação da teoria da *actio libera in causa* à embriaguez completa, voluntária ou culposa e não preordenada, e que o sujeito não possui previsão, no momento em que se embriaga, da prática do crime. Se o sujeito se embriaga, prevendo a possibilidade de praticar o crime e aceitando a produção do resultado, responde pelo delito a título de dolo. Se ele se embriaga prevendo a produção do resultado e esperando que não se produza, ou não o prevendo, mas devendo prevê-lo, responde pelo delito a título de culpa. Nos dois últimos casos, é aceita a aplicação da teoria da *actio libera in causa*. Diferente é o primeiro caso, em que o sujeito não desejou, não previu, nem havia elementos de previsão da ocorrência do resultado. Quando ainda imputável o sujeito, não agiu com dolo ou culpa em relação ao resultado do crime determinado. A embriaguez não pode ser considerada ato de execução do crime que o agente não previu (...). Para que haja responsabilidade penal no caso da *actio libera in causa*, é necessário que no instante da imputabilidade o sujeito tenha querido o resultado, ou assumido o risco de produzi-lo, ou o tenha previsto sem aceitar o risco de causa-lo ou que, no mínimo, tenha sido previsível. O que se tem aplicado é responsabilizar o agente, somente quando, este tiver condições de prever, ou querer o resultado crime, estando embriagado. (JESUS, 1995, p.450-451)

Por fim, retomando o caminho de pensamento aduzido, a teoria anteriormente mencionada apresenta o *animus* do agente como o mecanismo suficiente para estabelecer a conduta em dolosa ou culposa.

### **3 ASPECTOS LEGAIS: LEGISLAÇÃO PERTINENTE**

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) está vigente desde janeiro de 1998, sendo responsável pelo trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional (art. 1º CTB). Nos últimos anos o CTB sofreu alterações e uma de imensurável relevo ocorreu com o advento da Lei N° 11.705/08, que ficou conhecida como Lei Seca. A Lei Seca surgiu com o intuito de ofertar um tratamento mais rígido aos motoristas que dirigissem embriagados.

Uma das mudanças trazidas pela Lei Seca foi a proibição de venda de bebidas alcoólicas em rodovias conforme reza o Artigo 2º do referido diploma legal:

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.(BRASIL, 2008).

Outra mudança introduzida pela Lei Nº 11.705/08 está fundada na criminalização da embriaguez ao volante, imposta por intermédio do art. 306 do CTB. Antes de sua vigência a redação desse artigo considerava ser necessário o perigo concreto para configurar crime. E o fato de dirigir embriagado era tratado como contravenção penal. Sobre a embriaguez ao volante e das tratativas que antecederiam o advento da Lei nº 11.705/2008, Gonçalves concebeu que:

Antes do advento da Lei nº. 11.705/2008, o tipo penal do crime de embriaguez ao volante expressamente exigia que o agente dirigisse o veículo de forma a expor a dano potencial a incolumidade de outrem. Assim, se o sujeito estivesse dirigindo corretamente ao ser parado por policiais, não incorreria em crime. A tipificação pressupunha uma direção anormal em razão da influência de álcool: em zigue-zague ou na contramão, dando “cavalo de pau”, empinando motocicleta etc[...]. (GONÇALVES, 2012, p. 204).

Entretanto, essa mudança não fora suficiente e por que motivo, o *caput* desse mesmo artigo sofreu novas mudanças através da Lei Nº 12.760/12, passando então, por uma reformulação em seu conteúdo, e agora em sua nova roupagem apresenta o que disposto a seguir:

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

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

Recentemente o Código de Trânsito Brasileiro sofrera alterações por intermédio da Lei Nº 13.546/17, assim como, propuseram outras normas, está fora criada com o escopo de tornar o Código de Trânsito Brasileiro mais rígido, e assim alcançar uma notória efetivação dos números anteriormente encontrados.

Ainda se buscarmos por compreender a relação entre o poder público e a sociedade, poder-se-ia inserir em um intenso debate que tange a responsabilidade que será dirigida ao Estado, e compreender em que as violações que advenham destas condutas ilícitas podem produzir efeitos que abalem essa relação.

Neste caminho, Vasconcellos ensina:

O mesmo artigo [1º, CTB] enfatiza a responsabilidade, ao afirmar que “órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito respondem [...] por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito ao trânsito seguro”. Paralelamente, o código ainda afirma que os órgãos de trânsito respondem pela falta, insuficiência ou incorreta colocação da sinalização (artigo 90, § 1º). Todas essas determinações deixam clara uma mudança profunda nas relações entre governo e sociedade: as pessoas têm o direito de circular em segurança e os órgãos responsáveis pelo trânsito podem ser processados se não assegurarem esse direito. (VASCONCELLOS, 2005, p.9).

A ideia anteriormente mencionada se sustenta pela compreensão de que o Estado tem como dever promover organização e segurança para um estado que seja considerado público, desta maneira as vias terrestres poderiam ser de sua responsabilidade. Mas, uma outra tratativa que deve ser apresentada, é a compreensão de que as ações praticadas pelos agentes infratores nessa modalidade de delito, podem e provavelmente irão fracionar o nexo de causalidade entre as possíveis omissões estatais e os resultados alcançados.

Assim, por compreender as responsabilidades do trânsito, dispõe-se que é importante a quem pertence a este meio zelar pela melhor preservação das condutas probas. Seguindo este caminho, Santos dispõe:

Os atores sociais do trânsito devem ter presente, sempre, que a convivência entre eles no cenário das vias terrestres não será possível se não respeitarem às normas de circulação e de conduta bem como as demais definidas no CTB, que devem estar sempre acima dos instintos pessoais, porque do contrário tornar-se-ia insuportável o convívio[...] (SANTOS, 2003, p. 91).

Sobre as tratativas de proteção aos interesses coletivos, direciona-se ao que dispôs o nobre doutrinador de Direito Administrativo, Celso Antônio Bandeira de Mello, o qual define o poder de polícia como a atividade estatal que condiciona “a liberdade e a propriedade, ajustando-as aos interesses coletivos” (2010, p. 822).

Adiante prosseguindo ao ideal de que “a utilização de meios coativos por parte da Administração [...] é uma necessidade imposta em nome da defesa dos interesses públicos”. (2010, p. 843).

Sobre esta harmonia, Santos ensina que “exigem respeito às normas de Direito que impõem a linha de comportamento de cada pessoa, *in casu*, perfeita sintonia com as normas jurídicas de trânsito” (SANTOS, 2003, p. 63).

Com a intenção de diminuir o número de acidentes, a lei supramencionada aumentou a punição para motoristas alcoolizados que se envolvessem em acidentes de trânsito e causassem morte. A pena, que antes era de 2 a 4 anos de detenção, passou a ser de 5 a 8 anos de reclusão (art. 302, §3º).

Diante do exposto, o que se percebe é que o legislador tem buscado, incansavelmente, sanar referido problema. Assim sendo, permite-se constar as mudanças que fatidicamente ocorreram conforme esboça a Figura 1 - tabela disponibilizada pelo site G1, mostrando as mudanças que o CTB sofreu ao longo dos anos em relação aos motoristas que dirigem embriagados.

**FIGURA 1 – Mudanças na Lei Seca**

	 Limite de álcool	 Multa	 Crime
1997 <b>Novo CTB</b>	0,6 g/L no sangue ou 0,3 mg/L no bafômetro.	R\$ 955 (gravíssima multiplicada por 5) e <b>suspensão da CNH por 1 ano.</b>	Conduzir sob influência de álcool expondo outros a perigo. <b>6 meses a 3 anos de prisão.</b>
2008 <b>Lei Seca</b>	Qualquer concentração é infração, mas com tolerância de 0,2 g/L no sangue e 0,1 mg/L no bafômetro.	R\$ 955 (gravíssima multiplicada por 5) e <b>suspensão da CNH por 1 ano.</b> Multa <b>em dobro</b> se houver reincidência em 1 ano.	Concentração igual ou acima de 0,6 g/L no sangue ou 0,34 mg/L no bafômetro (sem necessidade de perigo). <b>6 meses a 3 anos de prisão.</b>
2012 <b>Nova Lei Seca</b>	Qualquer concentração de álcool é infração, <b>sem tolerância.*</b>	R\$ 1.915 (gravíssima multiplicada por 10) e <b>suspensão da CNH por 1 ano.</b> Multa <b>em dobro</b> se houver reincidência em 1 ano.	Além do exame clínico, acrescenta prova testemunhal ou imagem de sinais de alteração da capacidade motora. <b>6 meses a 3 anos de prisão.</b>
2016 <b>Nova Lei Seca</b>		Sobe para <b>R\$ 2.934,70</b> pelo aumento geral dos valores e <b>acrescenta a recusa do bafômetro com a mesma penalidade.</b>	
2018 <b>Nova Lei Seca</b>			Acrescenta <b>maior punição</b> para motorista embriagado que causar acidente, com <b>prisão de até 8 anos se houver morte</b> e até <b>5 anos se houver ferido grave.</b>

\* O atual limite de 0,05 mg/L para determinar a embriaguez por bafômetro é devido à margem de erro do aparelho definida em 2013. Em exame de sangue, não há tolerância.

#### **4 (IN) EFICÁCIA DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE**

O número de acidentes no trânsito apresenta números elevados e referidos índices se ampliam diariamente. Texto publicado pelo Portal do Trânsito, em setembro de 2019, traz como tema a seguinte frase: “Estudo mostra que em 10 anos o trânsito brasileiro matou mais que a Guerra da Síria”. Os dados foram extraídos de um relatório elaborado pela Seguradora Líder, responsável por administrar o DPVAT.

O número de indenização por mortes no trânsito brasileiro foi superior à 485 mil, enquanto a guerra na Síria, que teve início em 2011, superou 360 mil. embriaguez ao volante figura como o segundo colocado nos motivos que culminam nos acidentes no trânsito brasileiro. No Brasil, o número de vítimas pelo consumo do álcool aproxima-se de 1000 por ano. No mundo esse número chega a 2,8 milhões.

Enfatizando o número de mortos e feridos no trânsito brasileiro, Oliveira reforça o seguinte “é de conhecimento notório o lastimável número de mortes nas estradas brasileiras, sendo resultado da soma de diversos fatores, entre eles a imprudência dos motoristas e, na grande maioria das vezes, a imprudência associada ao consumo de bebidas alcoólicas”. (OLIVEIRA, 2011, p.101)

Apesar do número de acidentes e mortes serem assustadores, as pesquisas apontam que após 11 anos da Lei Seca o resultado é positivo. De acordo com o Ministério da Saúde, 35.374 pessoas morreram no trânsito brasileiro em 2017. Esse índice representa uma queda de quase 6% em relação ao ano de 2016.

Em 10 anos da Lei N° 11.705/08 o número de mortes caiu 14%, ainda assim, o deputado Hugo Leal (PSD), autor do projeto de lei em questão, considera que “a guerra não está vencida”. Isso porque, apesar dos números favoráveis, esses dados ainda estão longe do objetivo de reduzir pela metade o número de mortes no trânsito, até o ano de 2021.

Ademais, uma questão que emerge em meio à reflexão, são os índices de recusas ao teste do bafômetro. Neste caminho, a Figura 2 demonstra as negativas de realização do teste no Estado do Espírito Santo:

**FIGURA 2** – Bafômetro.

Ano	Nº de condutores que fizeram o teste	Nº de condutores que recusaram o teste
2015	776	7.257
2016	693	6.913
2017	251	1.659

Fonte: Detran, 2018.

Neste contexto, a economista Natália Oliveira desenvolveu relevante estudo acerca da lei seca conforme matéria veiculada na Revista Auto Esporte em que afirma:

Se não fosse a Lei Seca, os acidentes teriam provocado perdas mais acentuadas de vidas humanas e também econômicas. O endurecimento das penas e a fiscalização contribuíram para evitar uma tragédia de proporções ainda maiores. Foi verificado que a punição mais severa tem impacto direto na violência do trânsito. (BENJAMIN, 2018, s.p.)

Insta destacar o apontamento que a referida pesquisadora realiza quanto a necessidade de que se estabeleça fiscalização efetiva e a importância de aplicação de sanções pecuniárias tem em vista que “doer no bolso” seria medida indispensável conforme afirma:

O maior problema do trânsito brasileiro ainda é a falta de fiscalização. A transgressão das leis afeta todas as classes sociais – e o cumprimento de regras só funciona mediante punições. É uma questão de exemplos, de cidadania. As pessoas não têm medo de morrer, mas têm medo de pagar multas. (BENJAMIN, 2018, s.p.)

A afirmação da economista consiste em constatação que se aplica em outras áreas e que dispõe da concordância de outros estudiosos posto que a sanção revela-se medida indispensável, em que pese, ser de maior valia ações de cunho educativo e preventivo não se pode negar serem indispensáveis medidas repressivas.

De forma que, percebe-se que nos lugares onde há maior fiscalização os índices de acidentes são menores, o que corrobora que ante possibilidade de receber punição, os motoristas ficam inibidos em infringir leis.

Finalmente, a ineficácia ou eficácia das normas dispostas pelos legisladores como instrumentos de combate aos crimes de trânsito que envolvam a ingestão de álcool, transcendem apenas análise e estatística. Partindo ainda compreensão da estipulação de deveres e direitos conferidos a toda a sociedade, vez que adimplidos os deveres, teria se em via de regra a harmonização social, que poderia ser alastrada ao trânsito.

## 5 OBJETIVOS

### 5.1 OBJETIVO GERAL

Analisar a efetividade da Lei Seca quanto aos aspectos de prevenção e punição dos que infringem o artigo 306 do CTB.

### 5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar o significado de embriaguez e estabelecer a compreensão das mudanças inseridas pelas legislações apresentadas.
- Compreender a estrutura normativa brasileira que dispõe acerca do crime de embriaguez, e comensurar se os mecanismos adotados contemplaram o resultado almejado.
- Avaliar se a existência de norma específica, consolida ferramenta capaz de conferir eficácia, inibindo a prática de tais condutas.

## 6 METODOLOGIA

A pesquisa se apresentou em modalidade exploratória. Neste caminho, a preocupação apresentada foi a da busca principal e objeto de pesquisa, bem como a familiarização com o tema proposto.

Neste sentido, Lakatos e Marconi dispõem sobre pesquisa exploratória:

São investigações de pesquisa empírica cujo objetivo é a formulação de questões ou de um problema, com tripla finalidade: desenvolver hipóteses, aumentar a familiaridade do pesquisador com um ambiente, fato ou fenômeno para a realização de uma pesquisa futura mais precisa ou modificar conceitos. (LAKATOS; MARCONI, 2012, p. 86)

Como técnica de coleta de dados fora utilizada a documentação indireta: pesquisa documental e pesquisa bibliográfica (livros, artigos e sites da internet), através de autores que diante de suas obras utilizaram a educação como uma ferramenta transformadora.

Nas palavras de Gil (2008, p. 08) observou-se que “a investigação científica depende de um conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos.”. Demo (2000, p. 20) concebe “os procedimentos de aprendizagem [...], sendo parte integrante de todo processo reconstrutivo de conhecimento”.

## **7 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Inicialmente, compreendendo a temática proposta da embriaguez ao volante sob o enfoque das Leis Nº. 11705/08 e 13.546/17, debate-se as proposições levantadas, devendo compreender se a Lei Seca quanto aos aspectos de prevenção e punição dos que infringem o artigo 306 do CTB seria eficaz. A referida compreensão passou pelo avento das hipóteses anteriormente elencadas.

Assim, tratando da necessidade de normatização, compreender-se-á que o legislador tem realizado diversas tentativas de afirmação de políticas efetivas, mas as tentativas de redução destes números de mortes causadas por embriaguez ao volante, ainda que minimizadas pelas medidas empregadas pelo legislador, encontra desafios quanto a consolidação de sua efetividade.

Outrora, considerar que a embriaguez ao volante configuraria transgressão ao ordenamento jurídico, e prestar junto ao caráter punitivo a tentativa de restabelecimento do *status quo*, ou aproximar ao máximo deste, poderia diminuir os severos danos à sociedade, tendo em vista que expõe a risco o direito à vida, bem como outros direitos da coletividade.

Mas, ainda assim, compreende-se como imprescindível que o Estado não desista de alcançar a mitigação destes números que ainda que reduzidos, se revelam alarmantes e continuar por dispor as novas inteirações jurídicas e as políticas sociais denotam extrema relevância para evolução social.

Neste sentido, a ordenamento jurídico pátrio prevê a Lei nº 9.503, promulgada em 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito e das diversas mudanças ocorridas, desde então, tal como a Lei Nº. 11705/08, também conhecida como Lei Seca, criada com o intuito de diminuir o número de mortes causadas por embriaguez ao volante.

Dentre estas mudanças, destaca-se em debate da evolução legal a Lei Nº. 13.546/2017 que ficou conhecida como: “Nova Lei Seca”. Com mais essa mudança, o tema da embriaguez ao volante tornou-se ainda mais atual e relevante. Compreendidas as evoluções legais, parte-se

aos conceitos de embriaguez e dimensão de como é compreendida a embriaguez frente ao ordenamento jurídico.

Assim, uma das ideias a serem perseguidas para compreensão e elaboração de medidas práticas para a resolução do tema proposto é a da preservação da harmonia em meio ao trânsito, vez que está prevista como direito coletivo e tange a compreensão da relação entre direitos e deveres sociais.

Sobre as tratativas de proteção aos interesses coletivos, direciona-se ao que dispôs o nobre doutrinador de Direito Administrativo, Celso Antônio Bandeira de Mello, o qual define o poder de polícia como a atividade estatal que condiciona “a liberdade e a propriedade, ajustando-as aos interesses coletivos” (2010, p. 822).

Adiante prosseguindo ao ideal dimensionado por Mello quanto “a utilização de meios coativos por parte da Administração [...] é uma necessidade imposta em nome da defesa dos interesses públicos”. (2010, p. 843).

Sobre esta harmonia, Santos ensina que “exigem respeito às normas de Direito que impõem a linha de comportamento de cada pessoa, *in casu*, perfeita sintonia com as normas jurídicas de trânsito” (SANTOS, 2003, p. 63).

No que tange a perspectiva legal, insta salientar o que preconiza a Medicina Legal, definindo a embriaguez como “intoxicação alcoólica, ou por substância de efeitos análogos, aguda, imediata e passageira.” (GROCE, 2009, p. 125).

Ainda, há que se compreender que os danos à sociedade podem se tornar irreversíveis, e que por se tratar de direito à vida, ora indisponível, assim as notórias alterações jurídicas aos dispositivos legais sempre deverão prestar o rigor necessário ao combate as mortes por infrações de trânsito que se deem por ingestão de álcool.

Noutro momento, parte-se ao ideal difundido em âmbito do Direito Penal, onde Callegari, conceitua embriaguez da seguinte maneira “embriaguez é a intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool, cujos efeitos podem progredir de uma ligeira excitação inicial até o estado de paralisia e coma.” (CALLEGARI, 2014, p. 185).

Nas palavras de Capez, encontra-se norte quanto aos efeitos da embriaguez, sendo a base para a consolidação do delito e de sua consequência, direciona-se aos ideais difundidos por Capez, que defende que a embriaguez não accidental nunca irá excluir a imputabilidade, seja ela, voluntária, culposa completa ou incompleta, em suas palavras: Considerando que, no

momento em que ele ingeria a substância, era livre para decidir se devia ou não o fazer. A conduta, mesmo quando praticada em estado de embriaguez completa, originou-se do ato de livre arbítrio do sujeito, que optou por ingerir a substância quando tinha a possibilidade de não o fazer (CAPEZ, 2009, p.339).

Quanto aos resultados compreendidos pelos avanços legais, ainda encontra-se resultados insatisfatórios, vez que no Brasil, o número de vítimas pelo consumo do álcool aproxima-se de 1000 por ano. No mundo esse número chega a 2,8 milhões. Assim, ainda carece de oferta de novas políticas que empreguem os resultados pretendidos, ou que oferte a maximização da efetividade do combate ao *status quo*.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto durante a produção do presente artigo, há notórias evoluções jurídicas quanto a temática tratada, mas, que ainda assim essas podem não se configurar em extrema efetividade e ainda haveria muito a se percorrer antes de contemplar de maneira efetiva tais objetivos que tangem a interesse de toda a sociedade.

Primeiramente, compreende-se que o legislador ao instituir o Código de Trânsito Brasileiro, concebeu diversas novas normas preventivas, bem como, punição posterior para a preservação do *status quo*, e minimizar o que revelam as estatísticas de acidentes relacionados ao consumo de álcool.

Assim sendo, a abordagem da referida temática ganha contornos que se justificam em virtude da insatisfação quanto ao quadro atual em que números apresentados por morte em acidente de trânsito no país, se aproxima aos números em zonas de guerra no mundo. Então, toda medida e todo o debate que circule ao tema deverá ter seu valor reconhecido.

Ademais, perpassando por todo um conglomerado informativo, desde a análise inicial das vontades do legislador e dos elementos que por ele protegidos na instituição do Código de Trânsito Brasileiro, até a proteção posterior, conferida pelas leis supramencionadas.

Retomando o ideal difundido nos momentos iniciais, onde se arrola as hipóteses a serem contempladas durante a produção deste artigo, e dimensiona-se que as alterações legais distribuídas ao longo do tempo desde a instituição da lei até as posteriores modificações, caminham ao entendimento de que as constantes mudanças na sociedade, não permitem que a lei se mantenha imutável.

Compreender que os danos à sociedade podem se tornar irreversíveis, e que por se tratar de direito à vida, ora indisponível, novamente enaltecer-se-á a relevância deste debate, e que as referidas alterações jurídicas aos dispositivos legais sempre deverão prestar o rigor necessário ao combate das mortes por infrações de trânsito que se deem por ingestão de álcool.

Outro importante aspecto a ser dimensionado, é a necessidade do Estado atualizar constantemente seus mecanismos e ferramentas para combate ao uso de álcool e direção, utilizando todas as tecnologias possíveis e que estejam ao seu alcance para combater estes índices.

Ademais, cabe reconhecer a importância junto ao ordenamento jurídico da Lei Seca e as inovações oferecidas pela Nova Lei Seca, e o significado simbolizado por estas para toda a sociedade. Sendo o entendimento de que o legislador não se cala diante da perspectiva apresentada, e da necessidade para mudança nos números que tanto alarmam a sociedade.

A ineficácia ou eficácia das normas dispostas pelos legisladores como instrumentos de combate aos crimes de trânsito que envolvam a ingestão de álcool, transcendem apenas análise e estatística, partindo ainda compreensão da estipulação de deveres e direitos conferidos a toda a sociedade, vez que adimplidos os deveres, teria se via de regra a harmonização social, que poderia ser alastrada ao trânsito.

Vale considerar que a punição tem sua relevância, mas a conscientização configura o caminho mais efetivo a longo prazo. Deste modo, o Estado quando legisla, deve propor normas e diretrizes conscientizadoras a sociedade em todos os seus campos sociais.

Assim sendo, o caminho que deverá ser perseguido ulteriormente é da disposição de novas perspectivas de direito para acompanhar as necessidades que venham a ser demonstradas até que se alcance a efetividade proposta, necessário compreender que perpassa por uma compreensão social, para que a conscientização culmine na redução dos números apresentados.

*DRIVING ON THE WHEEL UNDER THE APPROACH OF THE LAWS No.  
11.705/2008 AND 13.546/2017*

**ABSTRACT**

Today is society faces a number of traffic accidents, including situations involving social upheaval, such as in the case of the odious relationship between drinking and driving. This article addresses the purpose of analyzing the effectiveness of laws 11,705 / 08 and 13,546/2017, also providing an understanding of the main aspects of prevention and punishment of agents who violate national legal provisions. Thus, it is checked in all legal and doctrinal bases, with a basis for its production, also analyzing the information available to measure the legal progress arising from the aforementioned legislation, using exploratory research to approach the proposed theme and understanding these as a evolution as the data show, demonstrated by the exposure of data and statistics to understand the practical results achieved by the changes in the legislation, but still far from the effective result of the decrease in accidents caused by drunkenness.

Keywords: Drunkenness. Prohibition. Traffic-accidents.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Código Nacional de Trânsito*(1966). Lei n° 5.108, de 21 de setembro de 1966. Instituiu o Código Nacional de Trânsito. República Federativa do Brasil. Disponível em:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L5108.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm) >. Acesso em: 29 de maio 2020.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*. (1996) Lei n° 11705, de 19 de junho de 2008. Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas. ‘Lei Seca’, 29 maio. 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11705.htm). Acesso em: 29 de maio 2020.

\_\_\_\_\_. *Código de Trânsito Brasileiro* (1997). Lei n° 12760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm). Acesso em: 29 de maio 2020.

CALLEGARI, André Luis. *Teoria Geral do Delito e da Imputação Objetiva* - 3ª Ed. 2014. p. 185.

CAPEZ, Fernando. *Curso de direito penal, volume 4: legislação penal especial*; 4 ed. – São Paulo: Saraiva, 2009. p. 339.

CZERWONKA, Mariana. *Estudo mostra que em 10 anos o trânsito brasileiro matou mais que a Guerra da Síria*. Você no Trânsito, 24 set. 2019. Disponível em: <https://portaldotransito.com.br/noticias/estudo-mostra-que-em-10-anos-o-transito-brasileiro-matou-mais-que-guerra-da-siria/>. Acesso em: 29 de maio 2020.

FINDLAY, Eleide Abril Gordon; COSTA, Mauro, GUEDES, Sandra Paschoal Leite de Camargo. *Guia para elaboração de projetos de pesquisa*. 2. ed. Joinville: Leitura, 2006.

FRANÇA, Genival Veloso de. *Medicina legal*. 11. ed. atual. Rio de Janeiro, Guanabara Koogan: 2017, p 973.

GIL, Antônio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. *Legislação penal especial*. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal – Parte Geral*. 1ºVol. 19ª ed. rev. e atual. São Paulo:Saraiva, 1995, p. 450-451.

JUSTI, Jadson.; VIEIRA, Telma Pereira. *Manual para padronização de trabalhos de graduação e pós-graduação lato sensu e stricto sensu*. Rio Verde: Ed. UniRV, 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2007.

MACHADO, Viviane. G1 relembra 10 acidentes que não foram acidentes no ES. *Lei Seca, 10 anos*, 19 jun. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/es/espírito-santo/noticia/10-anos-de-lei-seca-g1-relembra-10-acidentes-que-nao-foram-acidentes-no-es.ghtml>. Acesso em: 29 de maio 2020.

MARTINS JUNIOR, J. *Como escrever trabalhos científicos de conclusão de curso: introduções para planejar e montar, desenvolver, concluir e redigir e apresentar trabalhos monográficos e artigos*. 9. ed. Petrópolis? Vozes, 2015.

MATTEDI, Luiz Eduardo da Vitória. A embriaguez alcoólica e as suas consequências jurídico-penais. *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 10, n. 714, 19 jun. 2005. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/6914>. Acesso em: 29 de maio 2020.

MIRABETE, Julio Fabbrini e FABRINI, Renato N. *Manual de Direito Penal : Parte Geral*. 24. ed. Atlas S.A, 2008. p. 185.

MONTEIRO, Juliane. *Lei seca ficou mais rígida nos últimos anos*. Fotografia de Juliane Monteiro/G1, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/es/espírito-santo/noticia/10-anos-de-lei-seca-g1-relembra-10-acidentes-que-nao-foram-acidentes-no-es.ghtml>. Acesso em: 29 de maio 2020.

MOURA, Taísa Llana Maia de. *Embriaguez. análise à luz do direito e da medicina*, [s. l.], 2014. Disponível em: <https://taisailana.jusbrasil.com.br/artigos/322688700/embriaguez-analise-a-luz-do-direito-e-da-medicina-utilizada-no-topico-5.1>. Acesso em: 29 de maio 2020.

OLIVEIRA, Gilberto de. *Violência no trânsito: causa e efeitos*. v. 15. Brasília: Consulex - Revista Jurídica, 2011.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Relatório Global sobre Álcool e Saúde. Resolução. Estratégia Global para Redução do Uso Nocivo de Álcool. *Manual de Medicina Legal*, [S. l.], ano 2014, 2014. Disponível em: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/112736/9789240692763\\_eng.pdf;jsessionid=E6B0D6B692ACCA7D0103D1180F2F6861?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/112736/9789240692763_eng.pdf;jsessionid=E6B0D6B692ACCA7D0103D1180F2F6861?sequence=1). Acesso em: 29 de maio 2020.

TABATHA, Benjamin. *Lei seca: em 10 anos, mortes no trânsito caem 14%, mas fiscalização precisa melhorar*, 21 jun. 2018. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/06/lei-seca-em-10-anos-mortes-no-transito-caem-14-mas-fiscalizacao-precisa-melhorar.html>. Acesso em: 29 de maio 2020.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *A cidade: o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros, 2005.