

# CONDUÇÃO DE AUTOMOTORES SOB INFLUÊNCIA DE EMBRIAGUEZ

Rafael Gimenes GOMES\*

Gilson Amâncio de SOUZA\*\*

**RESUMO:** abordaremos aspectos da Lei 11.705/08, alteradora do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/97. Houve alteração relevante pela inclusão no tipo definidor do crime de direção em estado de embriaguez de quantidade máxima de álcool ingerido pelo condutor de veículo automotor. Muitos doutrinadores posicionam-se pela inconstitucionalidade de parte da lei, no que tange à produção de provas contra si mesmo. Aborda-se, também, aspectos benéficos desta nova Lei, inclusive números que bruscamente reduziram-se, como acidentes de veículos com morte.

**Palavras—chave:** Direção sob influência de álcool. Embriaguez ao volante. Lei Seca. Lei 11.705/08.

## INTRODUÇÃO

Na realidade o “apelido” “Lei Seca” que foi dado à Lei 11.705/08, que altera o Código Brasileiro de Trânsito, em relação à direção sob influência de álcool, ou de qualquer substância análoga, está incorreta, e tem origem na denominação Lei Seca atribuída a uma lei que, nos Estados Unidos da América proibia a produção e consumo de bebidas alcoólicas no início do Século passado

---

\* O autor, está cursando Direito, na Faculdades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo em Presidente Prudente, estado de São Paulo, no 4º ano.

\*\* O Orientador, é Mestre em Direito, Promotor de Justiça de Presidente Prudente, Comarca de São Paulo, é Professor no cursos de Direito das Faculdades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo, da UNOESTE e no curso de pós-graduação da UEL - Londrina.

No dia 08 de Setembro de 1917, foi apresentado um projeto de lei aos representantes dos EUA, que dois anos depois tornar-se-ia Lei, proibindo qualquer consumo, vendas e fabricação de bebidas alcoólicas, a chamada Lei seca, pela qual todo e qualquer tipo de consumo de bebida alcoólica era proibido, e não apenas para os motoristas, como no Brasil. Por este motivo trataremos da Lei “seca”, a partir de agora como Lei 11.705/2008, alteradora do código de trânsito brasileiro.

A Lei 11.705/08 entra em nosso meio gerando muita polêmica, as mídias audiovisuais e escritas muito falaram sobre “tolerância zero” de bebidas na direção, mas o que ocorre de fato é que direção sob influência do álcool sempre foi proibida, a única diferença seria uma determinada quantidade de álcool no sangue que era tolerável até a quantidade de 6 decigramas por litro de sangue. Esta grande polemica torna-se muito bom para a eficácia da Lei, pois gera debates e dos debates se formará o equilíbrio e a justa aplicação da Lei. Também foi muito importante a grande divulgação pois, como se viu, muitos ficaram realmente influenciados e temerosos pelas severas penas para quem ingerisse bebida alcoólica e dirigisse veículo automotor e isto porque a mídia bruta mente debateu o fato de poder ser preso, da perda do direito de dirigir por um ano, e do grande valor da multa administrativa, pois para a mídia isto poderia dar audiência, fato que acabou repercutindo de forma importante, onde os números de acidentes de trânsito acabaram por diminuir, como muitos jornais afirmaram:

#### **Após dois meses de lei seca, acidentes fatais têm queda de 13,6%**

Em 60 dias, foram registrados 862 acidentes com mortes nas rodovias brasileiras. Segundo Polícia Rodoviária Federal (PRF), redução de mortes resultou em economia de R\$ 48 milhões. O número de acidentes fatais caiu 13,6% nas rodovias federais entre 20 de junho e 19 de agosto em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados divulgados recentemente pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) compreendem o início da vigência da lei seca.

Segundo a PRF, foram registrados 862 acidentes com 1.091 mortes nos últimos 60 dias, contra 998 acidentes com 1.250 mortos no mesmo período do ano passado, quando a legislação sobre álcool e direção era menos rígida que a atual. A redução no número de mortes (159) resultou na economia de R\$ 48 milhões para a sociedade, a conta está baseada numa fórmula desenvolvida pelo Instituto de Pesquisa de Economia Aplicada (Ipea), que levou em conta quanto custa a perda de uma vida num acidente de trânsito considerando os custos de seguro, atendimento médico e outros critérios. o órgão calcula que cada acidente sem vítimas custa R\$ 19 mil para a sociedade. Se envolver vítimas esse custo sobe para R\$ 96 mil. No caso de mortes, esse custo sobe para R\$ 467 mil.

Para o inspetor Alexandre Castilho, chefe da Comunicação da Polícia Rodoviária Federal, é difícil ainda apontar se houve uma mudança de comportamento dos motoristas porque o tempo de vigência da lei ainda é pequeno. “É difícil dizer, mas temos uma feliz coincidência de redução de 150 mortes nas estradas federais. O aumento do número de mortes era uma tendência que foi quebrada depois da lei”, afirmou. (Web site: [www.globo.com](http://www.globo.com); “pesquisas lei seca” acessado em 16 de Outubro de 2008.

Não diferencia-se o jornal folha de São Paulo on-line que publicou em seu web site: [www1.folha.uol.com.br](http://www1.folha.uol.com.br), a seguinte matéria:

### **Após lei seca, São Paulo poupa 4 vidas por semana**

**ALENCAR IZIDORO RICARDO SANGIOVANNI da Folha de S.Paulo**

O número de mortes no trânsito da cidade de São Paulo atingiu no ano passado seu menor patamar desde 2004. Foram 1.463 mortos, 6,6% a menos que 2007, isso num ano em que a frota subiu 7%. A redução foi causada, principalmente, pela “nova Lei Seca”. No primeiro semestre, quando ainda não estava em vigor, a queda era inferior a 1%.

No segundo semestre (a nova legislação passou a vigorar no dia 20 de junho), a redução das mortes superou 12% em relação ao mesmo período de 2007. É como se a capital paulista tivesse, depois da proibição de dirigir após beber, poupado praticamente uma vida no trânsito a cada dois dias. Ou quase quatro por semana. As estatísticas gerais fazem parte de balanço da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), baseado em indicadores do IML (Instituto Médico Legal).

A diminuição das vítimas, no entanto, ainda está aquém do impacto logo após a implantação do Código de Trânsito Brasileiro e da fiscalização da velocidade por radares, no final dos anos 90, quando chegou a haver queda anual superior a 20%. Nesta década, a quantidade de mortes no trânsito teve outras variações, mas não igual à do segundo semestre de 2008.

A má notícia está ligada aos motociclistas, as únicas vítimas que continuaram a subir em 2008. Embora num ritmo menor do que nos anos anteriores, as mortes dos ocupantes de motos cresceram 2,6%. No ano passado, a administração do prefeito Gilberto Kassab (DEM) chegou a anunciar algumas medidas para tentar reduzir os acidentes com motos, mas acabou recuando após repercussão negativa.

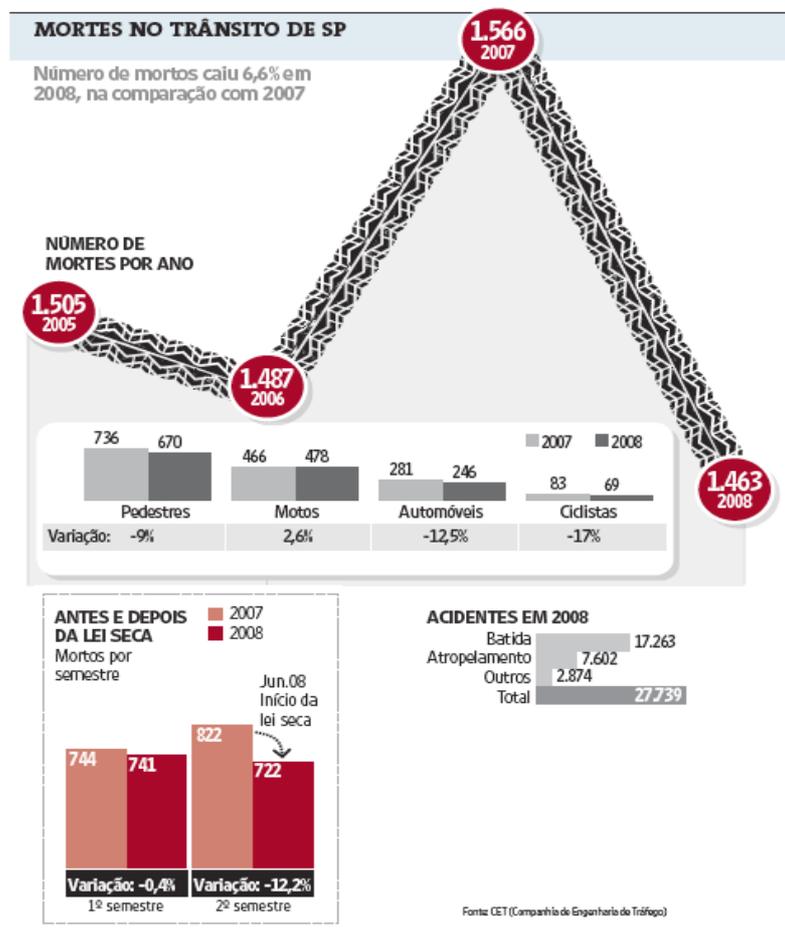
A prefeitura testou uma faixa exclusiva para motos na av. 23 de Maio. Mas, diante da piora significativa dos congestionamentos, desistiu da idéia logo no terceiro dia de testes. A CET também anunciou que vetaria a circulação de motos na pista expressa da marginal Tietê, porém recuou após protestos dos motoboys. O aumento drástico nas mortes de motociclistas ocorre há mais de uma década, ligado à expansão dessa frota e aos riscos desse tipo de transporte.

O problema, que já foi motivo de alerta até da OMS (Organização Mundial da Saúde), é alvo de cobrança de especialistas em trânsito por iniciativas mais drásticas do poder público. Várias medidas já foram sugeridas por técnicos, embora não de forma consensual. Exemplos: criação de faixas exclusivas para motos e restrição à circulação delas nos estreitos corredores entre os carros. Em 1997, as motos somavam 7,5% dos veículos e 10,8% das mortes no trânsito. Em 2008, 11,8% da frota e 32,7% das vítimas em acidentes viários.

## Ressalvas

A melhoria da segurança viária na cidade após a lei seca repete tendência de outros indicadores (como a queda dos atendimentos hospitalares e das mortes nas estradas). Especialistas fazem ressalvas, no entanto, às conclusões otimistas. Dizem que a lei só tende a ter impacto onde houver fiscalização rigorosa. Não é à toa que há indicadores negativos, principalmente no interior do país, onde a estrutura de policiamento e de equipamentos é bem pior.

Na avaliação de técnicos, os benefícios também não estão consolidados como uma tendência permanente, podendo haver relaxamento no comportamento dos motoristas. Alexandre de Moraes, presidente da CET, atribui à queda das mortes não só à "lei seca" como ao "aumento da fiscalização" pela companhia. Boa parte dos radares, porém, ficou fora de operação no final de 2008.



Assim podemos ver que a Lei 11.705/08 ocasionou sim mudança no comportamento de muitos motoristas, que hoje não mais dirigem após ingerir bebidas alcoólicas. Esta Lei envolve assuntos que interessam à toda a sociedade. A diferença mesmo ocorreu com o fato do legislador não somente aumentar a

rigoriedade na sanção do descumprimento da lei, mas também por parte das corporações responsáveis pela fiscalização, que sim cumpriram com o seu dever legal e aumentaram esta fiscalização, coibindo mais o brasileiro. Pois a proibição já existia anteriormente no artigo 165 CTB, onde sempre foi proibido dirigir com teor alcoólico superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue. E na atualidade o legislador não somente se dispôs a criar a sanção, mas também de aplicá-la efetivamente.

Os números mostravam que os abusos no trânsito estavam caminhando para uma total balburdia incontrolável com níveis muito superiores a qualquer país, o desrespeito pela vida do próximo estava gerando grande revolta na própria sociedade, portanto a população aceitava que um motorista bêbado, por exemplo, atropelasse uma família em um ponto de ônibus e a este nenhuma sanção fosse imposta. Os motoristas estavam transformando o veículo, que é um meio de transporte muito útil, em uma grande arma mortal. Fato que poderia gerar grande revolta na população e onde estes acabariam sob forte influência emotiva cometer uma espécie de barbaria, onde acabariam por fazer justiça com as próprias mãos, agredindo o motorista, que é chamado linchamento.

Mas o legislador apressadamente aprovou a Lei 11.705/08, que viria por coibir os motoristas infratores que não respeitavam a Lei de trânsito que estava em vigência. Apressadamente, pois muitos fatos poderiam ter sido alterados, para evitar a tão grande polêmica e discussão no meio jurídico.

## 1- DAS ALTERAÇÕES DO ART 165 CTB

<b>Lei Anterior</b>	<b>Lei Atual</b>
<del>Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.</del> <del>Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine</del>	Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a> Infração - gravíssima; <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a> Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705,</a>

<del>dependência física ou psíquica;</del> <del>(Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)</del> <del>Infração gravíssima;</del> <del>Penalidade multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;</del> <del>Medida administrativa retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento de documento de habilitação.</del>	<a href="#">de 2008)</a> Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a>
--	---

Assim, como o Art. 165 CTB estabelece penalidades administrativas para motoristas infratores, ocorreu primeiro uma modificação sábia em questão à terminologia, no § 1º onde se substituiu a palavra “sob influência de álcool e substâncias análogas, por “substância Psicoativa”, o que acaba por gerar multa e apreensão da habilitação para dirigir veículo automotor, não somente por influência de álcool, ou seja dirigir após ter ingerido bebidas alcoólicas, mas sim por qualquer substância psicoativa, como a maconha, crack, cocaína, e até mesmo o álcool, ou qualquer outra que cause dependência e redução dos reflexos necessário para que o motorista esteja apto à condução do veículo sem que possa oferecer riscos a pedestres e a outros motoristas.

No § 2º estão contidos os reflexos jurídicos mais importantes, sendo a multa de R\$ 957,70 (180 UFIRS) além da suspensão para dirigir. O ser humano muitas vezes não se importa com a vida de outro e acaba dirigindo mesmo após ingerir bebidas alcoólicas, não agindo com zelo e nem com responsabilidade.

Por isso, o legislador acaba por definir como pena uma multa que para os padrões brasileiros chega a ser muito elevada e coercitiva, em um país que tem um salário mínimo de R\$ 465,00, e muitas famílias sobrevivem com pouco mais. Um valor de quase mil reais de multa chega a ser de suma importância para a eficácia da Lei, pois muitos tem mais medo de ter que pagar a multa de que qualquer outra pena, como o ditado popular, que diz: “o homem aprende quando dói o bolso”.

O legislador acertou neste quesito, também quanto à penalização da perda da habilitação para dirigir, pois o motorista teme ter que ficar um ano cumprindo essa pena, que é muito tempo, faz com que se tema o poder de polícia do Estado (o qual é o poder de coerção por parte do Estado para que se mantenha a ordem pública), mas não poderá haver o excesso deste poder; e que acabe não

cometendo o crime de direção após a ingestão de bebidas etílicas, o que consecutivamente acaba privilegiando a própria sociedade, pois ocorrerá redução de mortes e acidentes por culpa de motoristas irresponsáveis. No Art 261 da antiga redação tinha-se uma suspensão de 1 mês a 1 ano e de 6 meses a 2 anos, para os reincidentes em crimes de trânsito. Agora, a nova redação o Art 165 diz que será suspenso por 1 ano o condutor infrator do direito de dirigir automotores, além do recolhimento da habilitação para dirigir, e retenção do veículo até apresentação de algum condutor habilitado que possa dirigi-lo, não estando embriagado.

Somente se pode aplicar o art 165 CTB, ao motorista que ainda estiver sobre influência do álcool ou outra substância psicoativa, pois com o passar do tempo os efeitos do álcool não mais são apresentados. Não sendo a autuação no momento do delito deverá aplicar-se o art 280 CTB, este que não sofreu alterações, lembrando sempre que nesta situação deverá respeitar o principio da ampla defesa Art 5º, LV da Carta Magna, onde este infrator deverá ser ouvido, produzindo sua defesa.

Mas no caso do Art 165 CTB, onde não ocorra a autuação em tempo ágil, ou seja, não persistindo mais os efeitos da ingestão alcoólica, o ato não tenha acabado de acontecer, não mais é possível a punição, mas caso ainda haja a influência, o condutor ainda esteja demonstrando estar embriagado, como deverá atuar o agente de trânsito para respeitar neste artigo também o principio supracitado?

Neste caso surge divergência doutrinária: alguns dizem que este principio da ampla defesa deverá sofrer restrições para que não se transforme em uma forma de inibir a atividade de fiscalização do Estado, que deverá sobrepor-se o direito “pro societate” em detrimento do direito individual, estes direitos do cidadão, do Estado e da sociedade devem sempre estar em perfeito equilíbrio, pois se não houver lei para regulamentar a direção por condutores embriagados, que causam perigo a vida de muitos outros cidadãos. Todos que fossem surpreendidos dirigindo sob a influência de álcool, alegariam não estar, e recusar-se-ia fazer exame de alcoolemia alveolar, (bafômetro ou qualquer outro para não produzir provas contra si), alegando sua ampla defesa; então será recolhido sua carteira de habilitação pela autoridade pública, e um processo será instaurado e enviado para a autoridade

competente, onde neste momento o infrator será ouvido (princípio do contraditório e ampla defesa) e assim haverá um julgamento com todos os meios legais respeitados, pois o que caracteriza o poder público é o fato de este exercer o poder coercitivo em provimento do interesse público, e este que tem obrigação da aplicação da sanção, o interesse público reclama o dever de agir e não a faculdade.

### 1.1 - DAS REFORMAS NO ART 276 CTB

<b>Lei Anterior</b>	<b>Lei Atual</b>
<p><del>Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.</del></p> <p><del>Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.</del></p>	<p>Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código. <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a></p> <p>Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a></p>

Segundo o Art 276 CTB, que visa disciplinar a quantificação máxima de álcool por litro de sangue, ou seja, de 6 decigramas por litro de sangue era a medida máxima permitida segundo a antiga legislação, agora com a Lei 11705/08, passa-se a fazer menção a qualquer quantidade de concentração etílica, assim já bastaria e seria suficiente para qualificar como infrator o condutor que estiver dirigindo sob qualquer influência de substância psicoativa, inclusive álcool, em qualquer quantidade. Esse é o motivo da mídia ter logo apelidado de “lei seca” a nova legislação. Mas, além desta definição de qualquer concentração a Lei diz que compete ao poder executivo delimitar novos limites de tolerância, e este foi editado e definido no mesmo dia pelo decreto 6488/08, onde se define como 2 decigramas de álcool por litro de sangue, de modo que, sendo menor que esta a concentração o motorista não sofreria nem sequer a penalização administrativa. Porém, surge uma incoerência entre o art 165 e o art 276 do Código Brasileiro de Trânsito, o que já está pacificado na doutrina e na jurisprudência, no que tange sobre que há diferença entre influência de álcool e qualquer concentração de álcool, se tem diferença pois estar sobre influência significa que além de ter ingerido álcool o condutor deve demonstrar estar sobre seu efeito, deve haver um nexo de causa, por exemplo, dirigir perigosamente, fazer “zig-zag”, deve produzir reflexos. Por isso ocorre uma

divergência entre os artigos supracitados, pois a nova redação do art 276 fala sobre qualquer concentração, então mesmo que não cause qualquer alteração no motorista poderá ser apenado.

Mas enfatiza-se a tolerância zero, quando fala em qualquer concentração de álcool, ou seja, mesmo que quase insignificante, sendo superior a 2 decigramas, estaria sim reforçando o art 165.

## 1.2 - DAS MUDANÇAS NO ART 277 CTB

Lei Antiga	Lei Atual
<p><del>Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.</del></p> <p><del>Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos</del></p> <p><del>§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes de consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. <a href="#">(Incluído pela Lei nº 11.275, de 2006)</a></del></p>	<p>Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado. <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)</a></p> <p>§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. <a href="#">(Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.275, de 2006)</a></p> <p>§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. <a href="#">(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)</a></p> <p>§ 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. <a href="#">(Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)</a></p>

Já no Art 277, em sua alteração quanto ao § 2º e criação do § 3º; no caso do condutor se recusar a fazer o exame de bafômetro e de sangue, alegando

não produzir provas contra si próprio, poderia sim existir outros meios, como nos Estados Unidos, onde o oficial pede para andar em linha reta e testam os reflexos do motorista. Poderiam também usar a prova testemunhal, que podem ser pessoas que viram o motorista ingerir álcool antes de dirigir. Então, na redação antiga, poderiam obter as provas de outras maneiras, mas sob a nova redação do §2º não se faz menção a este exame clínico.

### 1.3 .– Art 277 § 3º da nova redação do Código de Trânsito Nacional

Já quanto ao §3º do art. 277, que diz que o motorista que se recusar a fazer o exame de bafômetro e coleta de sangue há automaticamente incursão na pena administrativa do art 165. O bem coletivo estaria ocasionando o chamado poder de polícia excessivo, e não há dúvida que punir o condutor que se nega a fazer o exame, que é seu direito, é sim poder de polícia excessivo. Em todo e qualquer lugar deve-se existir o bom senso o limite Máximo, para que não ocorra o excesso. Mas, não podem ser esquecidos os princípios constitucionais, que devem ser respeitados, mesmo no âmbito administrativo, deve haver processo (Pacto de San José, na Costa Rica), pois se tem o direito de não fazer os exames, que produzirão provas contra si; e não os fazendo, mesmo que exercendo seu direito, estaria sendo punido, o que não pode ocorrer. Seria violação do direito constitucional.

### 1.4– Produção de Provas contra si mesmo

#### Recusa de fazer exame

É um direito constitucional deixar de fazer provas contra si. Então, se este é direito que todos nunca poderá ser punido por estar realizando um direito seu,

então deixar de fazer o exame de bafômetro nunca poderá resultar à uma punição, a Legislação anterior também era boa, somente faltava a fiscalização.

O problema do brasileiro é sempre querer encontrar uma brecha na Lei para não cumpri-la, sempre levando a vida como no ditado popular “dando jeitinho”. É claro que não podemos pegar a constituição, que demorou muitos anos para fazê-la de forma democrática, para que hoje tenhamos direitos fundamentais, que devem ser respeitados.

Não podemos esquecer-nos desta norma, que é superior a qualquer outra norma, a “carta Magna”, ou seja, a Lei maior. Não podemos rasgá-la para que se faça o exame de bafômetro, já que o fazendo irá produzir provas contra si mesmo; realmente é necessário este meio de provas, ou poderíamos ter outros meios como nos Estados Unidos da América, onde todas as viaturas policiais têm sistema de filmagem “som e imagem”, e o policial em sua abordagem pede ao individuo que ande em linha reta, que faça outros tipos de exames que possibilitem o próprio policial a, com a imagem e sua afirmação oficial, atestar que o individuo conduzia o veículo embriagado.

Agora, da mesma forma que não podemos rasgar a Constituição, também não podemos dizer para a sociedade que não se pode produzir provas contra si mesmo, que isto é inconstitucional, sempre para defender os infratores ao invés da SOCIEDADE INOCENTE.

Não podemos concordar que o filho de um deputado, menor de idade, sem habilitação, bêbado atropelou uma família inteira e não possa sofrer conseqüências por não poder produzir provas contra si próprio, e acabar impune, ou que uma pessoa que se ache mais importante pelo seu dinheiro, achando-se estar acima da Lei, não possa ser punido, isto sim é inconstitucional ao direito a vida de milhões de pessoas que correm perigo, pois a qualquer momento podem ser atropeladas e mortas por infratores embriagados que insistem em dirigir. A Lei não somente deve ser severa com a fiscalização muito intensa os policiais não podem ser coagidos para que não cumpram seu dever legal, para que não acabem por abordar um “filhinho de papai” ou um “doutorzinho” que acha-se superior.

## 1.5 - CONCLUSÃO

Portanto pode-se concluir com este trabalho de pesquisa que a Lei 11.705/08 é uma Lei que o legislador agiu com apressadamente no momento em que a editou; cometendo alguns equívocos, deixando aberturas aos infratores para que estes acabem por livrar-se da Lei. Também ocorre que falta fiscalização por parte do Estado circulou pela mídia que foi investido cerca de 3 milhões na compra de equipamentos de fiscalização (bafômetros) e estes estão guardados em um galpão, aguardando a burocracia para ser liberado para utilização, estes que já estão guardados a mais de 3 meses.

No começo da Lei, quando ainda se estava em alta na mídia, muitos motoristas foram autuados pela Lei 11.705/2008, mas analisando até este semestre de 2009, pode-se ter certeza que a fiscalização diminuiu, os motoristas estão novamente dirigindo após terem ingerido bebidas alcoólicas, muitos acidentes tem tomado conta da mídia, como no caso do Deputado Carli Filho de 26 anos que causou grave acidente por que estava alcoolizado, vejamos a notícia do Web site, Gazeta do Povo, publicado no dia 10/05/2009 e acessado no dia 14/05/2009:

<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/vidapublica/conteudo.phtml?tl=1&id=885111&tit=Deputado-Carli-Filho-segue-sedado-em-UTI-leia-boletim>

### **O Acidente**

A colisão aconteceu na esquina das ruas Monsenhor Ivo Zanlorenzi e Paulo Gorski na madrugada de quinta-feira (7). O deputado dirigia um Volkswagen Passat de cor preta, que acabou batendo contra um Honda Fit de cor prata. Após a colisão, os carros foram parar na Rua Barbara Cvintal, uma via local paralela à Monsenhor Ivo Zanlorenzi. Pedacos de lataria, vidros e ferros ficaram espalhados por cerca de cem metros.

Os dois ocupantes do Honda, Gilmar Rafael Souza Yared, 26 anos, e Carlos Murilo de Almeida, de 20 anos, morreram no local. Eles voltavam do Park Shopping Barigui, onde Almeida trabalha. Yared estudava psicologia e planejava viajar para Austrália.

Embora a ocorrência tenha acontecido durante a madrugada, a família só ficou sabendo que o deputado tinha se envolvido no acidente por volta das 10h de sexta-feira. A funcionária do apartamento de Fernando Ribas Carli, localizado a poucos metros do local do acidente, viu as imagens na televisão dos dois veículos pela manhã e reconheceu o deputado pelo cabelo e a roupa. Imediatamente avisou a família, que iniciou a busca em hospitais.

O automóvel dirigido por Carli Filho não era usado por ele diariamente. Ele tem uma Land Rover, que estava no conserto. O Passat era um carro da empresa do pai.

### **Inquérito**

Um inquérito policial foi instaurado pela Delegacia de Delitos de Trânsito (Dedetran) para investigar as causas do acidente de trânsito envolvendo o deputado estadual Fernando Ribas Carli Filho (PSB). O delegado titular, **Armando Braga de Moraes**, responsável pelo inquérito, afirmou que vai solicitar à Urbs as imagens de um radar próximo do cruzamento no qual ocorreu o acidente para saber.

Membros da equipe do Batalhão da Polícia de Trânsito que atenderam o local do acidente afirmaram que o velocímetro do carro do deputado estava travado em 190 quilômetros por hora. Braga não confirma a informação e diz ter visto o velocímetro em zero no pátio no qual o veículo está recolhido.

A diretora de trânsito da Urbs, Rosangela Battistella, disse que só cede as imagens sob autorização judicial ou da polícia.

O **deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho (PSB)**, 26 anos, permanece internado por tempo indeterminado na UTI do Hospital Universitário Evangélico de Curitiba, Paraná. Ele está sedado e respira com o auxílio de aparelhos. De acordo com o último boletim médico assinado pelo médico Dr. Luiz Felipe Mendes, o parlamentar ainda está em **coma induzido**. Seu estado é grave. O quadro neurológico permanece estável.

Carli Filho está internado desde a última quinta-feira (7), quando se envolveu em um grave acidente de trânsito que acabou na morte de dois jovens. O deputado sofreu traumatismo craniano grave, associado a múltiplas fraturas no rosto.

O que podemos perceber é que a grande maioria de infratores da Lei 11.705/08 é de classe média a alta, por isso a fiscalização da polícia fica meio apagada, pois é fácil de saber que em São Paulo a grande maioria dos jovens bebem nas “Festas e Baladas” e acabam dirigindo; até em Presidente Prudente, ficaria fácil de saber onde estão os jovens que dirigem após beber, pois estes vão a bares, e casas noturnas, e todos podemos facilmente saber onde são esses lugares, e fiscalizá-los com grande intensidade, usando-se realmente do poder de polícia, para que se cumpra a Lei. O que também se tem vantagem é que muitos outros jovens também se conscientizaram e acabam fazendo o rodízio do motorista que dirige, quando um dos jovens, o que vai dirigir, não ingere bebidas alcoólicas.

Uma certa cervejaria teve uma idéia de propaganda em que dizia que o “Herói da rodada” não beberia naquele dia, e que em outro dia, outra pessoa seria o herói. E alguns bares tiveram a iniciativa, muito louvável, de fazer o leva e

traz, que nada mais é do que disponibilizar transporte para levar seus clientes até suas casas aquelas pessoas que bebem, numa tentativa de atender a nova lei e também não diminuir suas vendas de bebidas.

## **BIBLIOGRAFIA**

Da Silva, Antônio Alvares, LEI SECA, editora LTR, 1ª edição. ISBN 978-85-361-1228-2.

Comentários de Ricardo Andreuci a respeito do tema no livro dele, "Legislação Penal Especial", editado pela Saraiva.

Vicente Greco Filho e João Daniel Rassi, Lei de Drogas, **Editora:** Saraiva, **ISBN:** 9788502076525 –Art 39.

LEONARDO S. BEM , *Embriaguez ao volante: cara ou coroa?* Revista IOB de Direito Penal e Processual Penal, n. 52, out/nov 2008, pp. 38-51

Humberto Fernandes de Moura, *Alguns aspectos sobre a Lei Seca.* Revista IOB de Direito Penal e Processual Penal, n. 52, out/nov 2008, pp. 21-31

Renato Flavio Marcão Embriaguez ao volante; exames de alcoolemia e teste do bafômetro.uma análise do novo art. 306, *caput*,

Damásio Embriaguez ao volante: notas à Lei nº 11.705/2008, retirado do portal <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11510>