

A APLICAÇÃO DA LEI 11.705/08(LEI SECA) – PERSPECTIVA CONSTITUCIONAL A PARTIR DO PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE

Evans Hossel Araújo Lima¹

RESUMO: O presente trabalho tem como objetivo analisar a proporcionalidade da aplicação da “Lei Seca” em relação aos condutores de veículo automotor que são abordados e estão sob a influência de álcool, bem como demonstrar, se há razoabilidade e efetividade nas medidas punitivas encontradas na lei, mediante as alterações legislativas feitas no íterim de evolução dos dispositivos normativos acerca do assunto. A pesquisa é feita sob análise bibliográfica, a fim de orientação e fomento de conceitos teóricos essenciais ao entendimento do assunto, por referência legislativa propriamente dita e também através da análise prática, dos casos concretos que são resultado de precedentes judiciais.

Palavras-chave: Lei Seca. Proporcionalidade. Efetividade. Aplicação.

ABSTRACT: This work aims to examine the proportionality of the application of "Drought Law" against drivers of a motor vehicle that are covered and are under the influence of alcohol, as well as demonstrate that there is reasonable and effective punitive measures found in the law, by legislative changes made in the interim for the evolution of regulatory provisions on the subject. A search is under literature review in order to guidance and encouragement essential to the understanding of theoretical concepts matter for legislative reference itself and also through practical analysis of the cases that are the result of judicial precedents.

Key-words: Drought Law. Proportionality. Effectiveness. Application.

¹ Bacharelado em Direito pelo Centro Universitário FACEX - UNIFACEX. Email: <evanshossel@gmail.com>.

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

1 INTRODUÇÃO

A habitualidade dos cidadãos condutores de veículo automotor no que tange à ingestão de bebidas alcoólicas tornou-se um dos fatores preponderantes para o aumento dos acidentes de trânsito nas vias, sejam elas rurais ou urbanas. Essa atitude desencadeia uma série de problemas, como a perda de inúmeras vidas humanas, o aumento do gasto público em relação à saúde das vítimas, a fiscalização, bem como o estudo e a implementação de formas que possam assegurar a melhoria da segurança nas vias.

Em 2011, o SUS deu atendimento a 153.565 vítimas de acidentes de trânsito, gerando para o Estado um gasto de cerca de R\$ 200 milhões com internações.² De todos os acidentes de trânsito registrados no país, o álcool está relacionado em torno de 21% deles³, o que demonstra que deve ser dada uma atenção especial para o combate e a repressão para os que fazem uso do álcool e em seguida vão dirigir.

Baseando-se nisso, viu-se a necessidade de criar mecanismos legais para endurecer a aplicação das penas, então o legislador definiu políticas repressivas para o combate desse quadro, criou no ordenamento jurídico pátrio dispositivos legais (Artigos 165, 276, 277 e 306 da lei 9.503/97 e 11.705/08 e suas alterações) que complementam e regulam os procedimentos punitivos que devem ser utilizados para os cidadãos que fazem uso de substâncias proibidas na direção de veículos automotores. Dentro dessa perspectiva, há punições que atingem tanto a esfera administrativa, bem como a esfera penal, sem olvidar as consequências civis, geradas a partir da necessidade de indenização por eventuais danos causados a terceiros.

Diante dessa celeuma, discutir-se-á a respeito do grau de aplicabilidade e efetividade dessas medidas, em torno do aspecto constitucional dos princípios da isonomia, razoabilidade e proporcionalidade.

O Código de Trânsito Brasileiro(CTB)⁴ tipifica infrações para condutores de veículo automotor que dirigem sob influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, também inclui em um rol taxativo(compreendido dos artigos 162 ao 255), punições para condutas menos gravosas. Como exemplo, tem-se caracterizadas infrações

²EPIDEMIA de acidentes no Brasil. Disponível em: <<http://www.ebc.com.br/2012/09/brasil-enfrenta-epidemia-de-acidentes-de-transito-diz-representante-do-ministerio-da-saude>>. Acesso em: 10 Ago. 2014.

³ESTUDO do ministério da saúde sobre o álcool e sua relação nos acidentes de trânsito. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/excluir-historico-nao-sera-migrado/estudo-do-ministerio-da-saude-aponta-que-o-alcool-esta-relacionado-a-21-dos-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 11 Ago. 2014

⁴ A lei 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro) em seus artigos 165, 276, 277 e 306 tipifica as infrações administrativas, bem como o crime de trânsito relacionado àqueles indivíduos que dirigem veículo automotor sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

como as de estacionamento em local proibido, avanço de semáforo vermelho, entre outros, todas essas punidas com uma pena de multa.

De certo modo, vemos que tanto as infrações que apresentam um menor grau de lesividade, quanto as de maior grau, possuem uma natureza repressiva, educativa, buscando a compreensão dos que as cometem para que futuramente não voltem a ser contumazes. No caso das multas, que são as punições de natureza administrativa, deve haver certo grau de proporcionalidade, haja vista a possibilidade de variação de valor da prestação pecuniária.

Além das imposições administrativas aos infratores, há infrações que trazem consigo a responsabilidade civil, pois ensejam a necessidade de reparação de dano, estas, devem ser levadas ao judiciário, com o intuito de se exigir uma indenização em razão do dano material gerado pelo condutor responsável pelo ato, e eventualmente por danos morais. Ao que parece, à primeira vista, ao se pleitear uma ação para se obter quantias referentes às perdas e danos gerados por um ato ilícito no trânsito, deve-se ser o mínimo cauteloso para se exigir o cumprimento da obrigação na medida da gravidade do dano gerado.

Logo, de pronto, teríamos que as medidas de natureza civil seriam classificadas sempre como razoáveis? Proporcionais? Isonômicas para todos os casos? É de grande importância tratar da proporcionalidade para se obter essas respostas, haja vista ser um princípio de ordem constitucional de extrema importância, albergado em vários dispositivos encontrados na Constituição Federal de 1988, e que deve ser sempre observado no que tange à aplicação dessas normas de caráter punitivo.

No Brasil hoje, a legislação não prevê uma tolerância para quem ingere bebida alcoólica, já que pune com multa quem for flagrado dirigindo com qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar. Porém, há uma linha tênue no caso das medidas de natureza penal, que diferentemente das de natureza administrativa, há uma determinada tolerância, esta que é o limite para ser configurado o cometimento do crime de trânsito relacionado no artigo 306⁵ do CTB, o qual prevê, além da multa e da suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor uma pena de detenção que varia de seis meses a três anos.

Esse artigo já sofreu algumas modificações trazidas com o advento da Lei 11.705/08, a famigerada “Lei Seca” e teve suas últimas redações dadas pela lei 12.760/12, a qual trouxe aumento significativo em algumas de suas medidas.

⁵ Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

Para ser devidamente enquadrado nesse crime, além da aferição por equipamento hábil que registre a quantidade de álcool no organismo do indivíduo, caracterizando automaticamente o crime, podem ser feitas também pela constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada por uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito(CONTRAN)⁶ a alteração da capacidade psicomotora do condutor, bem como pode ser obtida por um exame clínico, perícia, vídeo ou outros meios que comprovem o estado de embriaguez.

Não se enxerga, *a priori*, uma possível linha de proporcionalidade nessas aplicações se compararmos com as punições para as infrações meramente de natureza administrativa. Até que ponto, essas medidas à luz da Constituição Federal são isonômicas, razoáveis e proporcionais?

2 PERSPECTIVA CONSTITUCIONAL

A Constituição Federal de 1988 elencou competências para os entes da federação para que fosse possível se estabelecer normas referentes à criação de uma política nacional de trânsito, esta, que regula de forma a atingir todos os indivíduos, e fazendo com que sua aplicação, seja feita de forma sucessiva, agindo assim de forma geral e abstrata, com a finalidade de assegurar aos cidadãos “o direito à mobilidade urbana eficiente”.⁷

Não se pode olvidar que a aplicação dessas normas deve sempre ser observada com o intuito de respeitar a razoabilidade, bem como o princípio da proporcionalidade, para atender de forma estritamente clara e eficiente no que concerne aos direitos e garantias constitucionais dos cidadãos.

2.1 RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE NA APLICAÇÃO DAS NORMAS

Muito se discute a respeito da aplicação das normas, e até onde a atuação estatal pode ir, quais os limites que devem ser empregados, como as autoridades e os seus agentes podem e devem agir para que de fato faça-se cumprir as leis de forma que se alcancem os objetivos a que se destinam. Esse caráter teleológico pode ser observado, quando há a devida subsunção do objetivo que a norma se destina com o meio utilizado para a sua aplicabilidade.

⁶ Resolução nº 432 do Conselho Nacional de Trânsito.

⁷ CF – Art. 144, §10º, I.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 traz em seu rol de direitos e garantias fundamentais, disposição na qual garante a todos a possibilidade de recusa em realizar qualquer coisa diante da ausência de expressa previsão legal que a proíba⁸.

Tal dispositivo relaciona-se a condutas realizadas por toda a sociedade, pelos indivíduos propriamente ditos, e os coloca em situação de igualdade isonômica. Esta deve ser interpretada de forma que nenhuma pessoa possa ser tolhida de realizar qualquer coisa, tendo seus direitos de ir, vir, ficar e demais cerceados, a menos que a lei preveja, criando uma proteção para os particulares frente ao Estado.

Corolário dessa proteção está à atuação do Estado que só pode fazer o que a lei expressamente o autorizar, sendo respeitados todas as condições e limites impostos por ela. Essa é a chamada legalidade administrativa, a qual não foi referenciada pela Constituição Federal de 1988, e está apoiada no princípio da indisponibilidade do interesse público, de onde “derivam todas as restrições especiais impostas à atividade administrativa.”⁹

Então, vemos que a Administração Pública não dispõe de vontade própria como os administrados, ela é a detentora da ‘vontade de todos’, e assim os representa agindo dentro do que a lei versa.

Logo, “a administração, além de não poder atuar contra a lei ou além da lei, somente pode agir segundo a lei (a atividade administrativa não pode ser *contra legem* nem *praeter legem*, mas apenas *secundum legem*).”¹⁰

Tanto a isonomia e a legalidade supramencionadas devem ser observadas em todas as relações jurídicas que envolvam o Estado e os particulares, mas elas devem ser tratadas com o mesmo “peso”? Ou em caso de conflito, uma deve ser levada em consideração em detrimento da outra? Por se tratarem de princípios, e não de regras, elas devem receber um tratamento diferenciado em caso de colisão.

Regras e princípios são criados para serem obedecidos, pois possuem força normativa, ficando aqueles a quais são destinados, adstritos ao seu cumprimento, bem como assevera Robert Alexy, que “Tanto regras quanto princípios são normas, porque ambos dizem o que deve ser.”¹¹ Vinculando assim a sua observação e sua execução, haja vista que através de uma

⁸ Art. 5 – Todos são iguais perante a lei[...] II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

⁹ ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Direito administrativo descomplicado**. 22.ed. São Paulo: Método, 2014. p. 190.

¹⁰ *ibidem*, p. 194.

¹¹ ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. 2.ed. São Paulo: Malheiros, 2008. p. 87.

norma “se designa um mandamento, uma prescrição, uma ordem. Mandamento não é, todavia, a única função de uma norma. Também conferir poderes, permitir, derrogar são funções de normas.”¹²

Assim, corrobora-se a ideia de que: “Princípios são, tanto quanto as regras, razões para juízos concretos de dever-ser, ainda que de espécie muito diferente. A distinção entre regras e princípios é, portanto, uma distinção entre duas espécies de normas”¹³

Porém, como são espécies diferentes do gênero normas, vale destacar que “princípios são [...] *mandamentos de otimização*.”¹⁴, enquanto que as regras “são normas que são sempre ou satisfeitas ou não satisfeitas.”¹⁵

Essa distinção pode ser melhor visualizada ao se observar que em: “Um conflito entre regras somente pode ser solucionado se se introduz, em uma das regras, uma cláusula de exceção que elimine o conflito, ou se pelo menos uma das regras for declarada inválida”¹⁶

E se mesmo, após a inclusão dessa cláusula de exceção, o conflito persistir, poderá ser dirimido “por meio de regras como *lex posterior derogat legi priori e lex specialis derogat legi generali*.”¹⁷, Ou seja, uma lei vinda posteriormente para derrogar os efeitos do dispositivo que contém a regra a ser declarada inválida.

Ainda em relação à solução de conflito entre as regras, vale destacar o posicionamento de Ronald Dworkin:

Se duas regras entram em conflito, uma delas não pode ser válida. A decisão de saber qual delas é válida e qual deve ser abandonada ou reformulada, de ser tomada recorrendo-se a considerações que estão além das próprias regras. Um sistema jurídico pode regular esses conflitos através de outras regras que dão precedência à regra promulgada mais recentemente, à regra mais específica ou outra coisa desse gênero. Um sistema jurídico também pode preferir a regra sustentada pelo princípio mais importante.¹⁸

Então, ao tornar uma regra inválida, esta é suprimida fazendo assim com que a outra permaneça válida e prevaleça. Porém, se tratando de colisão entre princípios, a solução é deveras distinta, pois:

¹² KELSEN, Hans. **Teoria geral das normas**. Tradução de José Florentino Duarte. Porto Alegre: Fabris, 1986. p. 01.

¹³ ALEXY, Robert. op. cit. p. 87.

¹⁴ idem. op, cit. p. 90.

¹⁵ ibidem. op, cit. p. 91.

¹⁶ ibidem. op, cit. p. 92.

¹⁷ ibidem. op, cit. p. 93.

¹⁸ DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução e notas por Nelson Boeira. São Paulo: Martins Fontes, 2002. p. 43

Se dois princípios colidem – o que ocorre, por exemplo, quando algo é proibido e, de acordo com o outro, permitido -, um dos princípios terá que ceder. Isso não significa, contudo, nem que o princípio cedente deva ser declarado inválido, nem que nele deverá ser introduzida uma cláusula de exceção.¹⁹

Diferentemente das regras, na colisão entre princípios “o que ocorre é que um dos princípios tem precedência em face do outro sob determinadas condições.”²⁰, pois eles “têm pesos diferentes e [...] os princípios com maior peso têm precedência.”²¹. Assim, para resolução dessa colisão, não há que se falar em invalidação de um princípio para a prevalência do outro, mas sim em sopesamento, este que tem por objetivo “definir qual dos interesses [...] tem *maior peso no caso concreto*.”²² O que deve ocorrer na prática é a mitigação de um dos princípios para a adequação de uma necessidade, ou seja, “de todas as medidas que igualmente servem à obtenção de um fim, cumpre eleger aquela menos nociva aos interesses do cidadão.”²³

Então, cabe ressaltar que, em termos da aplicação dos princípios no caso concreto, é necessário sempre, que em nenhuma hipótese se deixe de guardar a proporcionalidade, esta deve ser interpretada e posta em evidência em todas as relações jurídicas no que tange à implementação da política de trânsito como um todo.

2.2 DISPOSITIVOS CONSTITUCIONAIS SOBRE O TRÂNSITO

O trânsito é a “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres²⁴”, e, todos esses envolvidos devem ser organizados de forma que se possa ter uma harmonia nessas relações de movimentação, e que tudo flua sem prejudicar, em especial, quando se trata de pessoas envolvidas, cidadãos, os quais são os mais afetados caso haja uma desconformidade nessa fluidez. É nesse sentido que a Constituição vem dar competência para alguns órgãos, a fim de que os mesmos hajam em conformidade com essa organização.

¹⁹ ALEXY, Robert. op. cit. p. 93.

²⁰ idem. op. cit. p. 93.

²¹ ibidem. op. cit. p. 94.

²² ibidem. op. cit. p. 95.

²³ KLAUNZ/DUERIG, 1990 apud BONAVIDES, Paulo, 2011, p. 397.

²⁴ ANEXO I da Lei 9.503/97 - **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**.

A Constituição Federal, ao regular dispositivos sobre o trânsito, estabeleceu em seu artigo 22, inciso XI²⁵, que a competência para legislar - lei em sentido amplo - sobre o tema é privativa da união, e é auxiliada, no que diz respeito à elaboração de normas - sejam elas portarias, resoluções ou deliberações - que regulamentam dispositivos do Código de Trânsito, bem como as diretrizes da política nacional de trânsito pelo coordenador e órgão máximo normativo e consultivo do sistema nacional de trânsito, qual seja o Conselho Nacional de Trânsito(CONTRAN), este tem suas competências específicas delimitadas pelo próprio CTB²⁶. Assim, a União, por meio desse órgão, é responsável pela estruturação normativa acerca do trânsito.

Traz ainda em seu escopo normativo, a competência comum entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios para que sejam estabelecidas e implantadas políticas de educação para a segurança do trânsito²⁷ a fim de que haja uma interação entre os entes e que essas políticas sejam definidas e implementadas em cooperação, baseando-se em leis complementares que fixarão normas, “tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.”²⁸

Com o advento da Emenda Constitucional nº 82 de 2014 de 16 Julho de 2014 ²⁹O capítulo III da Carta da República, que trata sobre segurança pública como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos a fim de preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio³⁰ ganhou dispositivos que ampliam esses direitos e deveres, *in verbis*:

Art. 144. [...] § 10. A **segurança viária**, exercida para a **preservação da ordem pública** e da **incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas**:

I - compreende a **educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei**, que assegurem ao cidadão o direito à **mobilidade urbana eficiente**; e
II - **compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito**, estruturados em Carreira, na forma da lei.

Nota-se que há uma preocupação do legislador em garantir que esses dispositivos prezem sempre pela incolumidade das pessoas através de políticas que sejam implementadas

²⁵ Constituição da República Federativa do Brasil, Art. 22, XI.

²⁶ Lei 9.503/97 – Art. 12.

²⁷ Constituição da República Federativa do Brasil, Art. 23, XII.

²⁸ *Ibidem*, § Único.

²⁹ Emenda Constitucional nº 82. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc82.htm>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

³⁰ Constituição da República Federativa do Brasil, Art. 144, Caput.

de forma eficiente e que tornem plenos, tanto os direitos dos cidadãos quanto a aplicação dos deveres por parte do Estado. Assim, o próprio CTB é a ferramenta jurídica que vem regulamentar a forma de como deve ser verificada e como deve se proceder para a aplicação de tais dispositivos garantidores de direitos e deveres.

3 A “LEI SECA” NA POLÍTICA DE TRÂNSITO

A política nacional de trânsito faz parte da política de governo e tem como finalidade a disseminação da informação e aplicabilidade das normas para que todos que estejam envolvidos nas relações de trânsito possam gozar de segurança, haja vista que “o trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito”³¹, assim deve-se implementar políticas visando além da segurança, educação para o trânsito.

3.1 AUMENTO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

Ao longo dos anos, houve um crescente número de acidentes de trânsito envolvendo vítimas fatais e não fatais³², isso se dá pelo fato do aumento populacional, bem como o aumento da quantidade de veículos em circulação em todo o país, e conseqüentemente o aumento do fluxo nas vias, sejam essas urbanas ou rurais. Mas o fato que mais chama a atenção, e talvez o maior precursor de acidentes com vítimas fatais seja o aumento do consumo de bebidas alcóolicas previamente ao ato de dirigir. Diante disso, se pensou em criar formas de combater esse tipo de problema, que causa enorme impacto nas vidas dos cidadãos e também ao gasto com saúde pública.

Foram implementadas na legislação pátria, leis que vieram com o intuito de conscientizar a população como um todo, diminuir o número de acidentes e também punir aqueles condutores que infringirem tais dispositivos. Com o advento da lei 9.503/97 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro(CTB) criou-se mecanismos de punição que com o tempo vieram a ficar obsoletos e não efetivos diante de uma sociedade tão contumaz em desrespeitar as normas.

³¹ Lei 9.503/97 - Art. 1º § 2º.

³² MAPA da violência 2011. Disponível em:<<http://portal.mj.gov.br/>>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

Pensando nessa situação tão deletéria para a coletividade, o legislador viu a necessidade de fazer algumas mudanças, e daí veio a confecção de leis mais “severas”, que punem mais arduamente os que desrespeitam. Exemplo claro disso, está a edição da famigerada “Lei Seca”, a lei 11.705/08 que trouxe punições nunca antes vista na legislação de trânsito brasileira.

Mesmo com punições mais severas, parecia não se ter chegado a uma efetividade no cumprimento da supramencionada lei, logo, devido o grau de reprovabilidade das condutas típicas, houve alterações na “Lei Seca”, aumentando as penalidades, mudanças que vieram com a elaboração da lei 12.760/2012.

3.2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E DIREÇÃO DEFENSIVA

Não basta apenas criar leis mais severas com o intuito de punir, o Estado deve criar toda uma estrutura capaz de instruir o cidadão de forma que ele esteja sempre consciente de que aquelas condutas que vão de encontro às leis, são condutas além de ilegais, imorais, contra toda uma coletividade, que põe em risco a vida de muitos cidadãos que na maioria das vezes não tem relação alguma com os que não a respeitam.

Essa educação para o trânsito deve ser implementada desde a fase da educação básica, perpassando até o ensino superior, pois “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito”³³, assim deve-se trabalhar na busca de criar na mente do cidadão a consciência necessária para que se tenha condutores mais aptos a conduzir veículos e manter o trânsito de forma harmônica.

A educação para o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas, principalmente quando da implantação de mudanças, e só é considerada eficaz na medida em que a população alvo se conscientiza do seu papel como protagonista no trânsito e modifica comportamentos indevidos. Uma comunidade mal informada não reage positivamente a ações educativas.

A educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a co-responsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar.³⁴

³³ Lei 9.503/97 - Art. 74.

³⁴ POLÍTICA Nacional de Trânsito – Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf>>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

Destarte, o foco dessas políticas deve ser o cidadão, este que é o principal envolvido nas relações do trânsito, e ele é quem deve ser capaz – depois de participar desse trabalho – de ter a consciência e fazer juízo de valor sobre o que foi aprendido ao longo de sua formação como cidadão para que possa se esquivar de condutas reprováveis pela lei e pela conduta moral de toda a sociedade que ele se insere.

Toda essa formação que deve partir desde o ensino básico nas escolas até a vida acadêmica do cidadão serve como forma de aprimoramento e como base para que quando ele chegar na época de se tornar condutor de veículo automotor e for submetido aos exames previstos no CTB, esteja plenamente capaz de se inserir na posição de cidadão consciente das normas as quais deve respeitar.

Tanto o CTB quanto a resolução 168(alterada pela resolução 169) do CONTRAN trazem critérios e exames necessários ao candidato que deseja pleitear a sua habilitação para conduzir veículos, e nesse rol taxativo, incluem-se um exame escrito de caráter teórico-técnico o qual abordará aspectos sobre legislação de trânsito, primeiros socorros, direção defensiva, bem como um exame de prática veicular. Esses exames teóricos tem por objetivo aferir o conhecimento do futuro habilitado quanto às normas, procedimentos de primeiros socorros, visando emergências além das técnicas de direção defensiva que permitem que o condutor reconheça “antecipadamente as situações de perigo e preveja o que pode acontecer”.³⁵

O CTB trouxe ainda, em seu artigo 326, a institucionalização de uma data fixa para ser comemorada anualmente a Semana Nacional de Trânsito, que ocorre sempre no período de 18 a 25 de setembro, como forma de implementação dessas políticas de educação para o trânsito, essas campanhas, são de âmbito nacional e são promovidas por todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, e trazem temas e cronogramas diversos que são definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito(CONTRAN), o qual traz como tema para o ano de 2014: “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Cidade para as pessoas: Proteção e Prioridade ao Pedestre”³⁶.

3.3 A REFORMA DA “LEI SECA”: EM BUSCA DA EFETIVIDADE

³⁵ CARTILHA de direção defensiva do DETRAN – RN – disponível em: <<http://www.detran.rn.gov.br/cartilhas.asp>>. Acesso em: 20 de Set. 2014.

³⁶ SEMANA Nacional de Trânsito 2014 - disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2014/snt2014.htm>>. Acesso em: 20 de Set. 2014

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

A lei 11.705/08, conhecida no cenário popular do Brasil como “Lei Seca”, foi publicada em 19 de junho de 2008, e trouxe – além de outras providências – como papel principal a alteração de alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro(CTB) tornando mais severas, as penalidades impostas aos condutores que dirigissem sob influência de álcool a partir de testes de alcoolemia a serem realizados e que fosse constatado qualquer concentração de álcool por litro de sangue, ou seja, tolerância o(zero).³⁷

No início de vigência do CTB, a redação do artigo 165 - a qual pune administrativamente por dirigir sob a influência de álcool – mencionava que para o cometimento da infração, o condutor deveria ser flagrado, e diante de aferição por equipamento hábil (etilômetro), fosse verificada a concentração superior a seis decigramas por litro de sangue. Porém, esse texto foi superado com o advento da “Lei Seca”, a qual trouxe alterações tanto para o referido artigo quanto para o artigo 276, que sujeitava qualquer concentração de álcool por litro de sangue para a configuração da infração. Porém o seu parágrafo único dizia que “Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.”³⁸

Ou seja, no caso concreto, haveria, uma certa, “tolerância” e tratamento diferenciado para condutores diversos que fossem flagrados diante do cometimento da supramencionada infração. Ora, há de se convir que não havia razoabilidade, tampouco proporcionalidade na aplicação do dispositivo em comento. Mas em 20 de dezembro de 2012, entrou em vigor a lei 12.760 que deu nova redação aos referidos artigos.

No que concerne ao texto do artigo 165, incluído pela “Lei Seca” que qualquer concentração de álcool configura a infração de natureza administrativa, hoje, verifica-se de fato, que não há qualquer tolerância para a ingestão de bebidas para aqueles que irão conduzir veículos. A penalidade trazida originalmente pela lei era de multa no valor de 5 vezes uma infração de natureza gravíssima(valor de R\$191,54), ou seja, o condutor flagrado no cometimento dessa infração estaria sujeito ao pagamento de R\$957,70, além da suspensão do direito de dirigir por 12(doze) meses, sem prejuízo de demais penalidades por ora cometidas.

Acontece que a lei 12.760 modificou novamente o artigo 165, trazendo consigo alteração para essa penalidade, que antes sofria um fator multiplicador de 5x(vezes), hoje, passou a ter a incidência do fator multiplicador de 10x(vezes), ou seja, em valores atuais,

³⁷ LEI Seca. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm>. Acesso em: 20 Set. 2014.

³⁸ Antiga redação do Art. 276, Parágrafo Único do CTB, que foi introduzido pela lei 11.705/08 e hoje encontra nova redação dada pela lei 12.760/12

aquele que for flagrado diante do cometimento dessa infração pagará em valores atuais a quantia de R\$1915,40, podendo ainda aplicar-se em dobro, “em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses”³⁹, quantia essa que chega ao valor de R\$ 3830,80.

Trouxe também alteração significativa ao artigo 277, que antes dava a possibilidade da constatação da infração (para condutores envolvidos em acidentes de trânsito ou que fossem alvo de fiscalização de trânsito) pela aferição através de “testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado”⁴⁰, sendo possível hoje, 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[...]”.⁴¹

Essa constatação também pode ser caracterizada pela produção de provas como imagens, vídeos ou constatação de sinais que indiquem alteração de capacidade psicomotora, estas sendo reguladas pela resolução do CONTRAN de nº 432.

3.3.1 Aspectos Penais Da Aplicação Da “Lei Seca”

Diante da análise supracitada dos referidos dispositivos e de suas devidas alterações feitas pelas leis em comento, há de se convir que hoje, não se pode falar em tolerância para o cometimento da infração do artigo 165 do CTB combinado com os artigos 276 e 277. Ficando assim, as autoridades e os agentes das autoridades de trânsito adstritos ao cumprimento do disposto na lei, bem como a lavratura dos respectivos autos de infração e posteriormente a devida aplicação das penalidades. Essa infração de natureza administrativa, ponto esse incontroverso a partir da demonstração dos valores e das punições supramencionadas, ao longo dos anos com a alteração da lei foi ficando cada vez mais rígida.

A maioria dos países que possuem medidas de repressão contra os condutores que dirigem sob a influência de álcool permitem certa tolerância que varia de país para país, ou de Estado para Estado. Nos Estados Unidos, dependendo do Estado, essa tolerância pode ir de 0,08 g/100ml (gramas de álcool por 100 mililitros de sangue) até 0,10 g/100 ml⁴². Os únicos países que ficam de fora da adoção dessa tolerância são o Japão e o Brasil, pois ambos punem

³⁹ Lei 9.503/97 - Art. 165, Parágrafo Único.

⁴⁰ Antiga redação do Art. 277 do CTB, que teve nova redação dada pela lei 12.760/12

⁴¹ Lei 9.503/97 – Art. 277 (Redação dada pela lei 12.760/12)

⁴² BEBER e dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde. Genebra: Global Road Safety Partnership, 2007. p. 11.

qualquer concentração de álcool ingerido. Em geral, a média da tolerância nos países ao redor do mundo é de 0,5 g/100ml a 0,8 g/100ml, o que pelo que se vê seria um consenso pela quantidade de sintomas que geralmente se observam com essa concentração.

Concentrações que variam entre 0,01 g/100ml e 0,05 g/100ml causam alterações como: aumento do ritmo cardíaco e respiratório, comportamento incoerente ao executar tarefas, leve sensação de euforia, relaxamento e prazer.⁴³ Obviamente esses sintomas irão variar de pessoa para pessoa, a depender de diversos fatores como condições fisiológicas e psicológicas, mas essas características que aparentemente podem ser inofensivos para quem vê, mas que ao serem somados a outros diversos fatores podem se tornar um grande problema para aqueles que irão “encontrar” de frente um condutor embriagado(para nossa legislação de trânsito em vigor).

O supranarrado exemplo de sintomas agregado à concentração de álcool em comento seria suficiente para caracterizar o cometimento do crime de trânsito descrito no artigo 306 do CTB, o qual menciona que:

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.

§ 1o As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;

ou
II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.⁴⁴

Então há uma linha muito tênue, entre a configuração da mera infração administrativa e do cometimento do crime propriamente dito, haja vista qualquer concentração de álcool abaixo de 0,3 miligrama por litro de ar alveolar (o ar que é expelido pelos pulmões e que serve para aplicação do equipamento de aferição denominado de etilômetro, ou popularmente conhecido como bafômetro) configurar a infração, e qualquer valor igual ou superior a 0,3 mg / L configurar o crime de embriaguez ao volante, o qual traz uma repercussão penal bem mais

⁴³ Ibidem, p. 8.

⁴⁴ Lei 9.503/97 - Art. 306.

severa em se tratando de uma detenção, diferentemente do simples pagamento da multa gerada pelo cometimento da infração.

Pouco tempo após entrar em vigor as alterações feitas pela lei 12.760/12 na “Lei Seca”, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) fez uma simulação de um teste de “bafômetro” na cidade de Natal – RN e foi constatado que a ingestão de um único bombom de licor pode gerar uma concentração bem superior ao que a lei permite, inclusive não só passível de cometimento de infração administrativa, mas também da configuração do crime de trânsito de embriaguez ao volante, isso porque uma voluntária ingeriu o bombom e poucos minutos depois foi realizado o teste com ela, tendo como resultado uma concentração de 0,39 miligrama de álcool por litro de ar⁴⁵.

Imagine que essa mesma pessoa, sem ter ingerido nenhuma bebida alcoólica, por puro descuido acaba por comer um bombom que contém licor ou qualquer outra bebida e ao sair de casa se depara com uma fiscalização de trânsito de rotina. Caso seja convidada a realizar o teste de alcoolemia, ficaria configurado o descrito no artigo 306 do CTB e ela sofreria todas as sanções ali previstas. O que se indaga é até que ponto a legislação brasileira pode ser justa? O agente da autoridade de trânsito deve ser bem instruído para diante de uma situação como essa usar da razoabilidade e orientar o condutor que aguarde um pouco para que seja repetido o teste.

Além disso, com nova redação dos artigos do CTB, combinados com o que versa a resolução 432 do CONTRAN, o agente poderia analisar - para a lavratura do auto de infração ou da condução do infrator até a delegacia – os sinais que pudessem constatar a embriaguez, obviamente que diante do caso concreto, o condutor pode se recusar a realizar os exames, haja vista vigorar no ordenamento jurídico brasileiro o sistema da não auto incriminação, ou da não produção de provas contra si – princípio *nemo tenetur se detegere*⁴⁶ –, mas isso não o livraria de ser punido.

Resta-nos dizer que as punições cabíveis em razão dos critérios para aplicação da lei são de certa forma evitados de desproporcionalidade, haja vista não se ter um tratamento completo onde se possa analisar cada caso, *in concreto*, além dos limites que foram estabelecidos não condizerem com algumas realidades para a aplicação, essas no que dizem respeito ao preparo dos aplicadores da lei, muitas vezes não levam em consideração os

⁴⁵ BOMBOM de licor provoca teor de embriaguez em teste feito em Natal. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2013/01/bombom-de-licor-provoca-teor-de-embriaguez-em-teste-feito-em-natal.html>>. Acesso em: 20 Ago. 2014.

⁴⁶ Constituição Federal, Art. 5º, LXIII.

contextos gerais na hora da fiscalização, e são puramente legalistas, fazendo assim com que muitas vezes se aja de forma excessiva e abusiva.

4 APLICABILIDADE E EFETIVIDADE DA “LEI SECA”: UM PROBLEMA DE PROPORCIONALIDADE

Em 2008, diante de um cenário nacional que comportava tantos acidentes de trânsito e que se tinham tantas pessoas que bebiam indiscriminadamente e em seguida iam dirigir fez com que fossem tomados por base, novos critérios para a punição desses condutes, que colocavam em risco a sociedade em geral. Foi partindo da preocupação com os problemas gerados por esses cidadãos irresponsáveis que tivemos o advento da lei 11.705/08, a “Lei Seca”. Essa que fixou critérios bem mais severos quanto à aplicação das punições para os condutores que fossem flagrados dirigindo sob a influência de álcool.

Na redação original do Código de Trânsito Brasileiro⁴⁷, se via uma determinada tolerância para o cometimento da infração administrativa de dirigir sob a influência de álcool⁴⁸, porém teve modificação feita pela “Lei Seca”, excluindo completamente essa margem de tolerância, trazendo consigo a possibilidade de autuação para os condutores que fossem flagrados dirigindo sob a influência de álcool com qualquer concentração por litro de sangue⁴⁹, e também a fixação da suspensão do direito de dirigir do condutor pelo prazo de 12 (doze) meses.

Porém, ao que parece, as medidas contidas na “Lei Seca” não foram suficientes, então, pela necessidade de fazê-la mais efetiva, exigiu que fosse tomada uma medida legislativa mais forte, esta incrementada com a elaboração da lei 12.760/12, trouxe alteração no que diz respeito ao pagamento da multa (essa de valor pecuniário), que antes tinha um peso de fator multiplicador de 5x (cinco vezes) incidido sobre o valor de uma multa de natureza gravíssima (R\$191,54), e passou com a nova redação a ter esse fator majorado para 10x (dez vezes),

⁴⁷ Lei 9.503/97

⁴⁸ Pela redação original do Art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro, para o condutor ser autuado pela infração, deveria estar sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determinasse dependência física ou psíquica.

⁴⁹ A lei 11.705/08 (Lei Seca) trouxe nova redação para os artigos 165, 276, e 277 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97)

podendo ainda ser aplicado em dobro, em caso de reincidência no cometimento da infração no período de até 12 (doze) meses⁵⁰.

Destarte, pela falta de efetividade plena da “Lei Seca”, percebe-se que a adição dessa medida legislativa foi forte demais, haja vista ter tido um aumento significativo nos valores das multas, restando provado com isso que existe uma desproporcionalidade entre a formação no trânsito – que está inserida no contexto da política de trânsito como um todo – e a cobrança que se faz, pois, o que se observa hodiernamente é a falta de campanhas formativas para os condutores, deixando essa formação apenas com a disseminação das informações – de forma bem reduzida – através da publicidade em geral.

Logo, não há como dizer que há proporcionalidade em uma lei que deixa claro, que o intuito de sua criação, não foi educar, orientar, nem ao menos prevenir, foi efetivamente “impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool”⁵¹

4.1 A PROPORCIONALIDADE E O SOPESAMENTO DE PRINCÍPIOS

O sopesamento de princípios deve ser feito em consonância com o princípio da proporcionalidade, fazendo o máximo possível para que não haja uma distorção entre meio e fim, através da razoabilidade, para que os direitos ali discutidos não sofram com falta de conformidade, de adequação às reais necessidades.

Para que seja observada com mais clareza, pode-se dar como exemplo dessa relativização de princípios quando são confrontados o princípio da liberdade – materializado em uma das suas diversas formas como o direito individual de liberdade de um indivíduo-, e o princípio da segurança – princípio constitucional expresso e aqui materializado com a incolumidade pública-, ao se decretar a prisão em flagrante de um condutor por estar dirigindo sob a influência de álcool, crime previsto no Código de Trânsito Brasileiro, *in verbis*:

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.[...] ⁵²

⁵⁰ Art. 165, Parágrafo Único do Código de Trânsito Brasileiro com redação dada pela lei 12.760/12.

⁵¹ Art. 1º da “Lei Seca” – Lei 11.705/08

⁵² Lei 9.503/97. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 22 Ago. 2014.

Desta maneira, fica evidente que se o indivíduo que está dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência e tenha afetada a sua capacidade plena de conduzir um veículo de forma segura para si e em especial para a coletividade, deverá ser punido na forma da lei, a qual prevê uma sanção penal de detenção, e tendo assim o seu direito de liberdade individual mitigado frente à necessidade da aplicação dessa pena para a sociedade como um todo.

4.2 A APLICAÇÃO DA “LEI SECA” PELOS TRIBUNAIS

Acerca da aplicação dessas penalidades, os egrégios tribunais do Brasil vêm tomando decisões no sentido de negar provimento à interposição de pedidos de liberdade através do instrumento do Habeas Corpus(HC), Vejamos:

PENAL. HABEAS CORPUS. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DA LEI N.º 9.503/97. 1. EXORDIAL ACUSATÓRIA. REJEIÇÃO. RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. JULGADO. WRIT SUBSTITUTIVO DE RECURSO ESPECIAL. INVIABILIDADE. VIA INADEQUADA. 2. DOSAGEM ALCÓOLICA. AFERIÇÃO. LEI N.º 11.705/08. 3. FATO ANTERIOR À ALTERAÇÃO NORMATIVA CRISTALIZADA NA LEI N.º 12.760/12. 4. SUJEIÇÃO AO BAFÔMETRO. AUSÊNCIA. EXAME DE SANGUE. INEXISTÊNCIA. ÍNDICE APURADO DIANTE DOS SINAIS CLÍNICOS E MANIFESTAÇÕES FÍSICAS E PSÍQUICAS DO AVALIADO. IMPOSSIBILIDADE. TIPICIDADE. INOCORRÊNCIA. 5. RESP N.º 1.111.566/DF. PRECEDENTE. CONSTRANGIMENTO ILEGAL. RECONHECIMENTO. 6. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. ORDEM CONCEDIDA DE OFÍCIO.⁵³

Cabe ressaltar que cada caso deve ser analisado pontualmente, e para julgar, os tribunais utilizam tanto critérios objetivos (aqueles aos quais estão vinculados pela lei) quanto subjetivos (os relacionados ao sujeito ativo da infração penal) fazendo assim com a lei seja empregada sem excesso, que a sua devida aplicação seja observada e que através do meio utilizado para o julgamento se chegue a uma decisão pautada na proporcionalidade.

HABEAS CORPUS. TRÂNSITO. LEI SECA. TESTE DO BAFÔMETRO. ALEGAÇÃO DE AUSÊNCIA DE PERIGO CONCRETO NA CONDUÇÃO DO VEÍCULO. TRANCAMENTO DA AÇÃO PENAL. LEI 9.099/95. PROPOSTA DE SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO ACEITA. RECURSO NÃO CONHECIDO.

⁵³ STJ - HABEAS CORPUS : HC 246553 MT 2012/0129342-8. Publicação: DJe 17/10/2013.

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

Paciente denunciado como incurso nas sanções do art. 306 do CTB, por conduzir veículo automotor e sendo submetido ao teste de etilometro, este resultou positivo por apresentar o montante de 0,45ml de álcool por litro de ar alveolar. Alegação de ausência de perigo concreto e de trancamento da ação penal. Eventual discussão sobre a correspondência entre o álcool expirado e aquele contido no sangue parece inadequada antes da instrução criminal, ainda mais quando o teste do etilometro indica o percentual superior ao previsto em lei. Por outro lado, existindo proposta de suspensão do processo, aceita pelo réu e homologada pelo Juiz, nos moldes da Lei nº 9.099/95, resta prejudicada a impetração que visava o trancamento da ação penal correspondente. Precedentes. Recurso não conhecido. Unânime.⁵⁴

No caso acima, apesar da observância do cometimento do crime, haja vista haver clara violação ao disposto no Art. 306, §1º, I do Código de Trânsito Brasileiro, o qual dá uma margem de tolerância de até 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar, e que no referido julgamento, foi apresentado laudo que comprovava superação desse limite, mediante aferição em equipamento hábil (etilômetro), o réu teve a suspensão do seu processo, ficando livre de cumprimento de pena.

O que se discute, não é quem deva ser ou não punido, quem deve ficar solto ou preso, e sim se as medidas que a lei adotou para punição dos infratores é proporcional, pois se vê uma linha muito tênue, o que de certa forma gera uma discrepância na adoção dos índices que regulam e diferenciam uma infração de trânsito por dirigir sob a influência de álcool, o qual tem repercussões apenas administrativas e o crime propriamente dito, tipificado no capítulo referente aos crimes de trânsito do CTB, este que traz para o que comete o delito repercussões bem mais severas, na esfera penal.

Cabe lembrar que a administração pública por meio de seus representantes (autoridades e agentes das autoridades) deve sempre observar a proporcionalidade e a razoabilidade na aplicação das normas para que não haja uma exacerbação e por consequência não se atue de forma contrária ao que a lei dispõe.

5 CONCLUSÃO

A busca incessante pela redução no quadro de acidentes no cenário brasileiro, ao longo dos anos, vem crescendo e deixando a cargo dos legisladores a criação de reprimendas legais

⁵⁴ TJ-RJ - HABEAS CORPUS : HC 00464452320138190000 RJ. Publicação: 03/04/2014.

que possam agir de forma efetiva para a solução dos problemas gerados a partir do cometimento de infrações e crimes por condutores de veículos automotores que dirigem sob a influência de álcool.

A instauração dos novos critérios da “Lei Seca” fez com que muitos condutores que antes saíam para qualquer lugar e ingeriam bebidas alcoólicas antes de dirigir pensassem duas vezes antes de fazê-lo, porém diante de disposições tão novas no cenário da legislação, não há como fazer um comparativo no que tange a diminuição considerável dos acidentes provocados por condutores embriagados pois não se tem dados suficientes de vários anos, comparações essas que são feitas de médio a longo prazo.

Nota-se que mesmo com o endurecimento da “Lei Seca”, há muitas brechas na legislação que garantem com que um direito individual ainda prevaleça frente ao direito coletivo, isso se dá em razão da falta de uma legislação consistente, gerando insegurança jurídica e conseqüentemente efeitos deveras deletérios para a sociedade como um todo, fazendo com que só alguns sejam efetivamente punidos como “manda o figurino”, como a lei prevê estritamente.

Aliado a isso, o sistema como um todo da administração pública brasileira, revela um déficit significativo, gerando impactos diretos na aplicação da leis e na sociedade. A partir do momento que a administração carece de estrutura, seja ela física, de definição hierárquica ou de pessoal, não se pode levar a cabo o que é previsto pelas leis, assim, vemos que até há um certo grau de aplicabilidade da “Lei Seca”, porém a sua plena efetividade fica decerto comprometida.

Ademais, cabe ratificar que a solução mais plausível não é unicamente criar leis mais severas, pois não há como ter efetividade em sua aplicação quando estas não são feitas com a égide da proporcionalidade - princípio esse contido em diversos dispositivos da Constituição Federal de 1988 -, bem como a falta da criação de incentivos e de programas (campanhas nacionais) que tenha a formação de condutores conscientes e preparados para agirem de acordo com o que o ordenamento jurídico pátrio versa.

REFERÊNCIAS

ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Direito administrativo descomplicado**. 22.ed. São Paulo: Método, 2014.

* Revista de Direito UNIFACEX, Natal-RN, v.5, n.1, 2014. ISSN: 2179-216X. Paper avaliado pelo sistema *blind review*, recebido em 17 de dezembro, 2014; Aprovado em 15 de abril, 2015.

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. 2.ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

BEBER e dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde. Genebra: Global Road Safety Partnership, 2007.

BOMBOM de licor provoca teor de embriaguez em teste feito em Natal. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2013/01/bombom-de-licor-provoca-teor-de-embriaguez-em-teste-feito-em-natal.html>>. Acesso em: 20 Ago. 2014.

KLAUNZ/DUERIG, 1990 apud BONAVIDES, Paulo, 2011.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 12 Ago. 2014.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 20 Ago. 2014.

_____. **Lei Seca**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm>. Acesso em: 20 Set. 2014.

_____. **Lei 12.760/12**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 20 Set. 2014.

_____. **Emenda Constitucional nº 82**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc82.htm>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

_____. **Resolução nº 432 do Conselho Nacional de Trânsito**. Disponível em <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **Habeas Corpus nº 246553**. Plenário. Relator: Ministra Maria Thereza de Assis Moura. Sessão de 08/10/2013. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24274892/habeas-corpus-hc-246553-mt-2012-0129342-8-stj>>. Acesso em: 15 Set. 2014.

_____. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. **Habeas Corpus nº 00464452320138190000**, da terceira câmara criminal. Plenário. Relator: Desembargador Paulo Sérgio Rangel do Nascimento. Sessão de 11/02/2014. Disponível em: <<http://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/116611080/habeas-corpus-hc-464452320138190000-rj-0046445-2320138190000>>. Acesso em: 15 Set. 2014.

DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução e notas por Nelson Boeira. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

EPIDEMIA de acidentes no Brasil. Disponível em <<http://www.ebc.com.br/2012/09/brasil-enfrenta-epidemia-de-acidentes-de-transito-diz-representante-do-ministerio-da-saude>>. Acesso em: 10 Ago. 2014.

ESTUDO do ministério da saúde sobre o álcool e sua relação nos acidentes de trânsito. Disponível em <<http://www2.planalto.gov.br/excluir-historico-nao-sera-migrado/estudo-do-ministerio-da-saude-aponta-que-o-alcool-esta-relacionado-a-21-dos-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 11 Ago. 2014.

KELSEN, Hans. **Teoria geral das normas**. Tradução de José Florentino Duarte. Porto Alegre: Fabris, 1986.

MAPA da violência 2011. Disponível em <<http://portal.mj.gov.br/services/DocumentManagement/FileDownload.EZTSvc.asp?DocumentID=%7BA641B2B0-AFE4-42B3-8C3F-38FCCA01E7E2%7D&ServiceInstUID=%7BB78EA6CB-3FB8-4814-AEF6-31787003C745%7D/>>. Acesso em: 12 Ago. 2014.

POLÍTICA Nacional de Trânsito. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf>>. Acesso em 12 Ago. 2014.

SEMANA Nacional de Trânsito 2014. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2014/snt2014.htm>>. Acesso em 20 de Set. 2014