



CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: OS DIFERENCIAIS OPORTUNIZADOS PELA “LEI SECA” E SUAS ATUALIZAÇÕES NA REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.

BRAZILIAN TRAFFIC CODE: THE DIFFERENCES OFFERED BY THE “DRY LAW” AND ITS UPDATES IN REDUCING TRAFFIC ACCIDENTS.

Murilo Xavier Lobo
murilo_xavierlobo@yahoo.com.br

RESUMO

A Lei 11.705/2008, popularmente conhecida como "Lei Seca", representou uma significativa mudança no tratamento jurídico da direção sob efeito de álcool no Brasil. Esta legislação alterou profundamente o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) e trouxe importantes reflexos para o Direito Brasileiro, proporcionando medidas rigorosas para coibir o consumo de álcool por motoristas, estabelecendo tolerância zero e aumentando as penalidades para quem desrespeitasse a norma. Desde então, a legislação contribuiu significativamente para a redução de acidentes de trânsito, especialmente aqueles com vítimas fatais, conscientização sobre os perigos de dirigir sob efeito de álcool, transformando comportamentos e incentivando o uso de outras alternativas para traslado, tais como motoristas designados e aplicativos de transporte. Além das blitzes frequentes e da aplicação de multas pesadas, a Lei Seca fortaleceu a cultura de responsabilidade no trânsito, tornando-a uma referência em políticas públicas de segurança viária. Essa mudança qualificativa elevou consideravelmente as consequências jurídicas para os infratores, que passaram a ter um critério objetivo na constatação das infrações para receberem penas de detenção (de 6 meses a 3 anos), além de multa e suspensão do direito de dirigir. No campo processual penal, a Lei Seca trouxe importantes inovações. Estabeleceu a presunção relativa de embriaguez quando o condutor se recusa a realizar os testes de alcoolemia (art. 277, §3º do CTB), além de permitir a utilização de diversos meios de prova, não se limitando apenas ao exame do etilômetro. Essa flexibilização probatória gerou intensos debates doutrinários sobre possíveis violações ao princípio da presunção de inocência. Apesar das controvérsias, a Lei Seca consolidou-se como importante instrumento de proteção de bens jurídicos relevantes como a vida e a integridade física no trânsito brasileiro.

Palavras-chave: Direito Penal; Processo Penal; Lei nº 11.705/2008; Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503/1997).

ABSTRACT

Law 11.705/2008, popularly known as the "Dry Law," represented a significant change in the legal treatment of drunk driving in Brazil. This legislation profoundly altered the Brazilian Traffic Code (Law 9.503/1997) and had important repercussions for Brazilian law, providing strict measures to curb alcohol consumption by drivers, establishing zero tolerance and increasing penalties for those who violate the law. Since then, the legislation has contributed significantly to reducing traffic accidents, especially those with fatalities, raising awareness of the dangers of drunk driving, transforming behaviors, and encouraging the use of alternative transportation options, such as designated drivers and ride-hailing apps. In addition to



frequent traffic stops and heavy fines, the Dry Law strengthened the culture of responsible driving, making it a benchmark in public road safety policies. This qualifying change significantly increased the legal consequences for offenders, who now have objective criteria for determining violations, resulting in prison sentences (from 6 months to 3 years), fines, and suspension of driving licenses. In the criminal procedural arena, the Dry Law brought important innovations. It established a relative presumption of drunkenness when a driver refuses to take a breathalyzer test (art. 277, §3 of the Brazilian Code of Civil Procedure), and allowed the use of various forms of evidence, not limited to breathalyzer tests. This increased evidentiary flexibility generated intense doctrinal debates about possible violations of the presumption of innocence. Despite the controversies, the Dry Law has established itself as an important instrument for protecting important legal rights, such as life and physical integrity, in Brazilian traffic.

Keywords: Criminal Law; Criminal Procedure; Law nº 11,705/2008; Brazilian Traffic Code (CTB – Law No. 9,503/1997).

1 INTRODUÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, representa um marco na regulamentação do tráfego veicular no país, estabelecendo normas, infrações e penalidades com o objetivo de promover segurança e ordem no sistema viário. Dentre as diversas alterações sofridas ao longo dos anos, a Lei nº 11.705/2008, popularmente conhecida como "*Lei Seca*", emergiu como uma das mais significativas, introduzindo medidas rigorosas para coibir a condução de veículos sob efeito de álcool.

A "*Lei Seca*" e suas atualizações trouxeram diferenciais importantes ao CTB, como a tolerância zero para motoristas alcoolizados, assim como a mudança no critério de constatação das infrações criminais e administrativas, multas, suspensão da carteira de habilitação e até prisão em flagrante. Essas mudanças visavam reduzir os alarmantes índices de acidentes de trânsito relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas, um problema de saúde pública amplamente discutido no Brasil (BRASIL, 2008). Estudos como os de Mascarenhas et al. (2013) e Abreu et al. (2015) demonstram que, nos primeiros anos após sua implementação, a lei contribuiu para uma redução significativa no número de mortes no trânsito, especialmente em grandes centros urbanos. No entanto, pesquisas mais recentes, como as de Andrade et al. (2018) e Peixoto et al. (2020), apontam que, apesar dos avanços, ainda persistem desafios na efetividade da fiscalização e na mudança de comportamento dos condutores. A resistência cultural ao cumprimento da norma e a dificuldade em manter operações de blitz de forma contínua são fatores que limitam o potencial da legislação (VIANNA et al., 2019).

Diante desse contexto, esta reflexão bibliográfica busca analisar os impactos e as

transformações efetivadas no CTB após a implementação da Lei Seca, considerando estudos acadêmicos, dados estatísticos e avaliações de especialistas em trânsito e segurança viária. A partir de uma revisão crítica da literatura, pretende-se discutir se as alterações legislativas alcançaram seus objetivos ou se ainda persistem lacunas que demandam políticas complementares.

Esta análise busca, portanto, contribuir para o debate sobre a eficácia da legislação de trânsito brasileira, destacando os avanços e os pontos que ainda demandam aprimoramento na política de combate à direção alcoolizada.

2 CONTEXTO DA LEI SECA NO BRASIL

A promulgação da Lei nº 11.705/2008 representa um divisor de águas na história da segurança viária brasileira. Esta análise busca não apenas descrever as mudanças legislativas, mas compreender seu significado sociológico, avaliar sua eficácia à luz de dados empíricos e refletir sobre os paradoxos que emergiram em sua aplicação.

A Lei nº 11.705/2008, conhecida como "Lei Seca", é uma das mais significativas alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei nº 9.503/1997), as alterações efetivadas tinham o objetivo de reduzir acidentes e mortes causados por motoristas que dirigem sob influência de álcool. Desde sua implementação, a legislação gerou polêmicas, mas também resultados positivos em termos de segurança viária.

Antes de 2008, o CTB estabelecia em seu artigo 165, um limite de 6 decigramas de álcool por litro de sangue - equivalente a cerca de duas latas de cerveja para um adulto médio. Essa permissividade refletia uma cultura que normalizava o consumo moderado de álcool associado à direção, especialmente em contextos sociais como churrascos e festas. Essa redação legislativa acima mencionada levava o infrator a apenas uma sanção de infração administrativa, que seria a aplicação de multa junto a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação. O crime de embriaguez ao volante só era possível constatar caso o consumo de álcool estivesse associado a uma comprovação de perigo de dano concreto, o que na prática era bem mais difícil constatar.

Estudos antropológicos (DaMatta, 1997; Magnani, 2002) demonstraram como o consumo de álcool estava arraigado nas relações sociais brasileiras, criando um conflito entre os hábitos culturais e as necessidades de segurança viária. A legislação anterior tentava conciliar esses aspectos através de um "limite seguro", conceito que seria radicalmente questionado posteriormente.

A tramitação da Lei 11.705 trouxe a tona perspectivas importantes que estavam sendo levada em consideração para a redação desta lei em questão, que eram: pressão de organismos internacionais (OMS, Banco Mundial) que apontavam a morte no trânsito como uma epidemia, a resistência da indústria de bebidas, que via ameaça a seus negócios e a divisão na sociedade civil brasileira que oscilava entre defensores da segurança e críticos do "proibicionismo"

O debate parlamentar, registrado nos anais do Congresso Nacional, mostrou como a questão transitou entre argumentos de saúde pública e discussões sobre liberdades individuais, configurando um caso paradigmático de política pública baseada em evidências versus valores culturais.

a. ANÁLISE ESTATÍSTICAS DO TRÂNSITO NO BRASIL APÓS A LEI 11.705/2008

Antes do ano de 2008 no Brasil, o CTB permitia até 6 decigramas de álcool por litro de sangue (equivalente a cerca de duas latas de cerveja). No entanto, pesquisas mostravam que mesmo pequenas quantidades de álcool aumentavam significativamente o risco de acidentes. Segundo o Datasus, no ano de 2007, ocorreram 35.155 mortes no trânsito no Brasil, sendo que desse total pelo menos 30% tinham relação com álcool. Um estudo realizado pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) no ano de 2006, indicava que 65% dos motoristas que estavam envolvidos em acidentes fatais no trânsito haviam consumido bebida alcoólica.

A Lei nº 11.705/2008 tinha como principal objetivo nesse contexto a mudança desses paradigmas, a principal alteração criada pela lei já mencionada era propor que a houvesse uma redução no limite de álcool no sangue para as pessoas que sentavam ao volante para 2 decigramas/litro, procurando criminalizar com critérios objetivos a direção alcoolizada, constante no Art. 306 do CTB e aumentar as penalidades de multas, prisão e suspensão da CNH para quem estivesse alcoolizado no momento em que estivesse ao volante.

Se antes, até 2007, o CTB permitia o volume alcoólico no sangue do motorista no valor de 6 dg/L, após 2008 e a promulgação da Lei Seca o valor máximo passa a ser 2 dg/L, havendo uma redução de pelo menos 67% no quantitativo de álcool permitido para aqueles que estavam ao volante. No ano de 2012, com a lei 12.760 essa alteração trouxe o valor de 0,0 g/L, trazendo essa tolerância a zero, tornando qualquer quantidade de álcool no sistema infração grave.

Após as alterações na legislação o artigo 306 do CTB passou a redigir que ao dirigir



com o valor a partir de 0,34 mg/L de álcool no ar, bafômetro, ou sob efeito de drogas passou a ser crime, independente de comprovação de dano, com pena de 6 meses a 3 anos de prisão. Além de ter uma multa aumentada em 5x, saindo de um total de R\$191,54 em 2008, para R\$ 2.934,70 em 2023. Também o artigo citado acima garantia a suspensão da CNH por 12 meses além da apreensão do veículo.

Para que essas sanções fossem levadas a sério houve um aumento de blitz que procuravam conscientizar a Lei Seca. No ano de 2009, a Polícia Rodoviária Federal realizou

12.500 operações, contra 8.000 em 2007, todas fazendo uso do bafômetro obrigatório para que o motorista que dirigisse alcoolizado fosse penalizado.

A Lei nº 11.705/2008, conhecida como "Lei Seca", representou uma transformação significativa no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), alterando paradigmas legais, culturais e de fiscalização no combate à direção sob influência de álcool. As Mudanças normativas, ou seja, as alterações legais introduzidas pela Lei Seca trouxeram impactos práticos, com efeitos na segurança viária e no comportamento social dos brasileiros.

Segundo dados do Ministério da Saúde no ano de 2010 houve uma diminuição de 6,2% nas mortes por acidentes no primeiro ano após a promulgação da lei. Dados do IPEA (2013) estimaram que 2.500 vidas foram salvas anualmente após a lei. Já PRF em 2015 publicou dados em que constam uma redução de 16% nas mortes em rodovias federais entre 2008 e 2014. Esses dados divulgados por instituições nacionais demonstram a importância que a alteração trazida pela lei nº 11.705/2008 nos dados estatísticos quanto à eficiência na alteração da legislação de trânsito.

Essa mudança reflete uma guinada no pensamento legislativo, abandonando a ideia de um "limite seguro" e adotando o princípio da precaução. Estudos como os do IPEA (2013) e da OMS (2015) sustentam que mesmo pequenas doses de álcool aumentam o risco de acidentes, justificando a rigidez da norma.

Em São Paulo segundo o CET, no ano de 2010 já se havia registrado uma queda de 20% em acidentes com vítimas após a lei. Já no Rio de Janeiro, os dados do Detran-RJ, do ano de 2012 demonstraram uma redução de 18% em mortes no trânsito associadas ao álcool.

Segundo a OMS (2015), o Brasil foi um dos países que mais reduziu mortes no trânsito na década de 2008-2018. Dados do Observatório Nacional de Segurança Viária (2020) indicam que a Lei Seca evitou mais de 40 mil mortes em 12 anos.

Dados oficiais do IPEA demonstram resultados expressivos para a sociedade brasileira em relação à evolução de indicadores de segurança viária no período de 2005 a 2015, conforme

mostra a tabela abaixo:

Tabela 1: Evolução de Indicadores de Segurança Viária (2005-2015)

Indicador	2005-2007 (média)	2008-2010 (média)	Variação
Mortes/100 mil veículos	24,7	20,1	-18,6%
Acidentes com vítimas	422.000	387.000	-8,3%
Custos econômicos (R\$ bi)	28,3	24,7	-12,7%

Fonte: IPEA (2016), adaptado pelo autor

Contudo, quando se compara com dados regionais, como as do Observatório das Metrópoles, isso revela disparidades, pois nas capitais e regiões metropolitanas existe segundo o órgão mencionado uma redução média de 22% em mortes, porém no interior do Norte/Nordeste essa redução é bem menos expressiva, variando entre 5 -7%. Essa assimetria sugere que a eficácia da lei está intimamente ligada à capacidade institucional de fiscalização.

Ainda assim, dados do IPEA, de 2016 demonstram uma mudança significativa sobre os efeitos da lei seca na segurança viária:

Indicador	2005-2007 (média)	2008-2010 (média)	Variação
Mortes/100 mil veículos	24,7	20,1	-18,6%
Acidentes com vítimas	422.000	387.000	-8,3%
Custos econômicos (R\$ bi)	28,3	24,7	-12,7%

Junto a isso, dados de organismos internacionais demonstram uma grande vantagem na diminuição do índice de mortalidade no trânsito após a lei 11.705/2008, conforme demonstra a tabela abaixo:

País	Limite (g/L)	Penalidade Média	Redução Acidentes
Brasil	0,00*	2 anos	18-22%
EUA	0,08	6 meses	15-18%
Suécia	0,02	1 ano	25-28%
Japão	0,03	3 anos	20-23%

Os dados apresentados nas tabelas demonstram o grau de relevância que a mudança na legislação teve na redução do número de acidentes quanto ao consumo de álcool e direção e como essa alteração legislativa refletiu em diversos aspectos da sociedade brasileira,

colocando o Brasil como um dos países cuja penalidade para a prática de direção sob efeito de álcool como uma das mais severas, perdendo apenas para o Japão.

Além disso, pesquisas qualitativas de Novaes (2015) e de Almeida, (2018) no campo da antropologia realizadas após a promulgação da lei em questão constataam mudanças no comportamento social dos brasileiros quanto a narrativa de bebida e volante, mostrando o surgimento de uma geração "Lei Seca", na qual jovens que tiraram CNH após 2008 mostram maior adesão à norma, também houve um aumento no uso de aplicativos como Uber e afins, criando nova normalidade social.

O Carnaval, uma das festas mais tradicionais para o momento de transgressão do cidadão brasileiro, tornou-se campo de disputa entre a cultura da festa e a nova ética viária, como analisado por antropólogos como Cavalcanti (2017).

2.2 A JUDICIALIZAÇÃO DA LEI SECA

A Lei Seca no Brasil, formalmente conhecida como Lei nº 11.705/2008, alterou o Código de Trânsito Brasileiro para tornar mais rígida a repressão à condução de veículos sob efeito de álcool. Sua implementação abriu levantou discussões na jurisprudência brasileira, tanto no âmbito do Direito Penal quanto do Direito Processual Penal.

A lei acima mencionada, alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, indiretamente, impactou o Direito Penal prócessual brasileiro, trazendo mudanças significativas na repressão à condução de veículos sob influência de álcool ou outras substâncias psicoativas. Para dissertar sobre como essa lei trouxe à reflexão na área do Direito Penal brasileiro e Direito Processual Penal, é necessário analisar suas inovações, os princípios penais envolvidos e os debates doutrinários que surgiram em torno dela.

A lei acima mencionada trouxe diversos desdobramentos quanto a diminuição dos índices de acidentes viários no Brasil, bem como a aplicação da lei gerou significativa produção jurisprudencial sobre o tema direção alcoolizada e direção.

A Lei Seca foi criada para coibir os altos índices de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados. Ela alterou principalmente a forma de constatação do crime direcionando tal jornada legislativa para um critério mais objetivo, dispensando a comprovação de dano para que fosse tipificado, como afirma o art. 306 do CTB, além de incluir outros meios comprobatórios da embriaguez, tais como vídeos, testemunhas. Já na infração administrativa constante no art.165 do CTB, houve a aplicabilidade de tolerância zero para o consumo de álcool, em sua versão mais atualizada, com previsão de punição apenas



pela simples recusa de se submeter ao teste.

Dentre as transformações no ordenamento jurídico brasileiro está a forma de criminalização e tipificação Penal. A lei em questão não criou um novo crime no Código de trânsito, mas agravou as consequências penais de condutas já existentes.

A Lei Seca cria então um regime mais rigoroso no CTB, estabelecendo o crime de trânsito de perigo abstrato, sem necessidade de comprovação de dano, dirigir sob influência de álcool ou drogas, com penalidades de detenção, multa e suspensão da CNH, além de prever que qualquer concentração de álcool é suficiente para punição administrativa, conforme o art.165 do CTB, o que torna a ação pública incondicionada para lesões no trânsito envolvendo consumo de álcool por parte do condutor.

A recusa em se submeter ao teste do bafômetro (etilômetro) passou a ser considerada infração administrativa, conforme previsto na legislação brasileira. A fundamentação jurídica para a aplicação de multas e outras penalidades está expressa no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em decisões judiciais que reforçam a obrigatoriedade do exame.

De acordo com o artigo 165 do CTB (Lei nº 9.503/1997), recusar-se a realizar o teste do bafômetro ou outros exames técnicos para verificar a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas configura infração gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70 (valor atualizado em 2024), suspensão do direito de dirigir por 12 meses e retenção do veículo. Além disso, o artigo 306 do CTB tipifica como crime dirigir sob influência de álcool ou drogas, com pena de detenção de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de obter a CNH.

Um dos aspectos que mais difunde polêmica sobre a aplicabilidade da lei seca é a presunção de culpabilidade x princípio da presunção de inocência, pois para o princípio da presunção de inocência, constante no artigo 5º, LVII, da Constituição Federal, alguns juristas argumentam que a presunção legal de embriaguez fere tal princípio, já que transfere ao acusado o ônus de provar que não estava incapacitado para dirigir.

No entanto, a posição do Supremo Tribunal Federal (STF) no Recurso Extraordinário (RE) 1224374 considerou por unanimidade que a recusa à realização de teste etilômetro não constitui crime, implicando apenas em sanção administrativa. Nessa situação também ficou entendido que tal recusa não consiste em violação ao princípio da não autoincriminação, regra utilizada em procedimentos penais. Segundo o colegiado, a tolerância zero é uma opção razoável, proporcional e legítima do legislador para enfrentar o perigo da direção sob os efeitos do álcool, e a sanção à recusa aos testes é um meio eficaz de garantir o cumprimento da proibição.

Esse entendimento pelos magistrados levou em conta o interesse público e a segurança viária, dessa maneira, o STF entendeu que a regra está justificada pelo princípio da segurança jurídica e eficiência na fiscalização, evitando a impunidade e facilitando a identificação dos infratores. Essa resolução também trouxe o princípio da proporcionalidade, sendo adequada e

necessária para a sociedade brasileira, sem que houvesse violação ao direito de defesa ou à presunção de inocência, conforme fala a Carta Magna, pois permite a comprovação de excludentes de responsabilidade.

Para a Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), o indivíduo não pode ser compelido a colaborar com os referidos testes do 'bafômetro' ou do exame de sangue, em respeito ao princípio segundo o qual ninguém é obrigado a se autoincriminar (*nemo tenetur se detegere*). No entanto, o coagiado acima mencionado também decidiu que em relação à forma de comprovação do crime que tal postura é de perigo abstrato, de mera conduta, bastando, para tanto, a necessidade do agente de trânsito comprovar que houve perigo de dano associado à embriaguez. Para essa produção de provas, tipificada como crime no art. 306 do CTB, é realizada a comprovação de embriaguez ao volante sendo solicitado ao condutor que realize o teste do bafômetro ou exame de sangue, caso haja a recusa ou impossibilidade do bafômetro, provas testemunhais e vídeos servirão, além da perícia de sinais de embriaguez, verificação do equilíbrio, fala, olhos vermelhos.

A Lei Seca também trouxe mudanças no processo penal, já que a prova pericial pode ser simplificada por meio do uso do etilômetro (bafômetro) como meio de prova principal, dispensando, em alguns casos, outras perícias. Também é possível a prisão em flagrante tendo em vista que a conduta de dirigir embriagado é considerada flagrante delito, permitindo a prisão imediata (art. 306, § 4º, CTB).

Segundo as teorias penais aplicáveis pelo Código Penal Brasileiro, a Lei Seca adota uma lógica preventiva especial e geral, procurando a prevenção geral, na qual tenta dissuadir a sociedade de dirigir após consumir álcool. Também busca a prevenção especial, a qual faz uso da punição ao infrator para evitar reincidência.

Nesse contexto, a conduta de dirigir com álcool acima do permitido é tipificado como crime, independente do efetivo perigo. Os desdobramentos da lei seca sobre o CTB presume ainda culpabilidade do condutor pelo fato do motorista ter ingerido álcool e se colocado sob a responsabilidade ao volante do carro.

Dessa maneira, o STJ e STF consolidaram o entendimento de que a Lei Seca é constitucional e que a embriaguez ao volante deve ser punida severamente. Também esses



tribunais entenderam que necessitavam flexibilizar princípios penais como a presunção de inocência em prol da segurança pública, além de criar um regime penal mais rigoroso para crimes de trânsito.

Ainda no âmbito do direito brasileiro, as mudanças que a Lei Seca, Lei nº 11.705/2008, introduziram no ordenamento jurídico brasileiro, especialmente no Direito Penal e no Direito de Trânsito foram bastante significativas. No Tratado de Direito Penal, de Bitencourt, essas alterações são analisadas sob uma perspectiva crítica, abordando seus impactos na dogmática penal, na jurisprudência e na política criminal.

Em seu livro, Bitencourt (2020) percebe a Lei Seca como parte de um fenômeno mais amplo, a expansão do Direito Penal em resposta a demandas sociais por segurança. O jurista argumenta que a criminalização da condução sob influência de álcool, constante no já citado art. 306 do CTB, segue uma tendência de "Direito Penal Simbólico", no qual leis são criadas mais para demonstrar rigor estatal do que para efetivamente prevenir crimes.

Dessa forma, para o autor acima citado, a legislação alterada pela Lei Seca traz um excesso de criminalização de condutas que antes eram tipificadas como infrações administrativas, o que pode levar à sobrecarga do sistema judiciário.

Bitencourt (2020) evidencia que antes da Lei 11.705/2008, era necessária a comprovação de que o condutor estava “visivelmente embriagado” ou sob “influência” para se configurar o crime. Com a nova redação, passou-se a adotar limite objetivo (dosagem de álcool por litro de sangue), o que levou a mudanças na jurisprudência.

Outro aspecto pontual que a lei trouxe foi em relação a recusa do condutor a fazer o teste do bafômetro, que gerou debates sobre a autoincriminação (*nemo tenetur se detegere*), no entanto, a jurisprudência majoritária entende que não se pode obrigar o acusado a produzir prova contra si. Mas a recusa do indivíduo em fazer o teste etilômetro pode ser registrada e usada como indício. Conforme conta no HC 131.152, do STF, a recusa não é crime, mas pode ser considerada no conjunto probatório. Além disso, o STJ no REsp 1.111.566/RS indica que a recusa ao teste do bafômetro não impede a responsabilização penal, desde que existam outros elementos de prova (testemunhas, vídeos, sinais de embriaguez etc.).

Outro renomado jurista brasileiro, Rogério Greco, também aborda o tema da embriaguez ao volante em sua obra "Curso de Direito Penal", especialmente ao tratar dos crimes de perigo abstrato e dos delitos previstos na legislação especial, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Greco classifica o crime de embriaguez ao volante, previsto no artigo 306 do CTB, como um crime de “perigo abstrato”. Isso significa que, para a configuração do delito, não é

necessário que haja um resultado lesivo concreto; basta a potencialidade de risco à segurança viária. Essa interpretação está alinhada com a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que entende que a mera condução de veículo automotor sob a influência de álcool, acima dos limites legais, já configura o crime, independentemente da ocorrência de acidente ou dano efetivo.

No que tange ao princípio *nemo tenetur se detegere* (ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo), Greco reconhece que o condutor tem o direito de recusar o teste do bafômetro. Contudo, ele ressalta que essa recusa pode acarretar sanções administrativas, como multa e suspensão do direito de dirigir, conforme previsto no CTB. O jurista enfatiza que tais sanções não violam o princípio da não autoincriminação, pois não se tratam de penas criminais, mas de medidas administrativas destinadas à proteção da coletividade.

Greco também ressalta que no Direito Penal, a mudança na legislação pela lei seca evoca a possibilidade de imputação de dolo eventual em casos de homicídios causados por motoristas embriagados. Ele argumenta que, ao dirigir sob a influência de álcool, o condutor assume o risco de produzir um resultado letal, o que pode caracterizar o dolo eventual, afastando a tipificação como homicídio culposo. Essa posição é corroborada por decisões do STJ e do Supremo Tribunal Federal (STF), que têm admitido a aplicação do dolo eventual em casos de acidentes fatais envolvendo motoristas embriagados.

Já para o jurista Fernando Capez, em seu livro Curso de Direito Penal, os desdobramentos da lei seca é analisado sob uma perspectiva que equilibra rigor penal e proteção de bens jurídicos, com ênfase na efetividade da norma e nos princípios do Direito Penal. Para o autor a Lei Seca foi criada para proteger bens jurídicos fundamentais, tais como a vida e a integridade física (de condutores, passageiros e pedestres) e a segurança no trânsito, que é percebido como interesse social coletivo.

Sob a perspectiva de analítica de Capez no que se refere a legislação trazida pela lei seca, a criminalização da direção alcoolizada é legítima, pois visa coibir condutas de alto risco social, além disso ressalta que quando o agente se recusa ao teste do etilômetro ou exame clínico, há presunção de embriaguez, mas não absoluta já que admite prova em contrário. Assim, essa presunção não viola o princípio da presunção de inocência (CF, art. 5º, LVII), pois não é absoluta e permite contraprova tal como regulamenta a Constituição Federal.

Dentro a perspectiva da Lei Seca, Capez fala em dosimetria da pena para os critérios de sua aplicação dentro do ordenamento jurídico brasileiro, ressaltando que o jurista, a pena-base aplicada normalmente é próxima do mínimo (6 meses), mas pode aumentar caso haja agravantes (acidente com vítima, reincidência). Também fala sobre a possibilidade de



transação penal constante na Lei nº 9.099/95, no qual o Ministério Público pode, em casos de pequena concentração alcoólica, propor ao acusado uma pena alternativa (como multa ou prestação de serviços à comunidade) e, em troca, o processo penal é arquivado, desde que não haja reincidência. Para o autor mencionado, porém, a banalização de acordos, podem reduzir o efeito pedagógico da lei.

A Lei Seca após sua promulgação dentro do contexto social brasileiro é uma ferramenta necessária, mas que exige uma aplicação racional, evitando abusos, junto a uma combinação com políticas educativas e campanhas de conscientização, além do principal que é o respeito às garantias processuais (como direito de defesa dentre outros) constantes nos âmbitos do Direito Penal e Processual Penal.

CONCLUSÃO

A Lei nº 11.705/2008 representou um marco na legislação brasileira ao endurecer as penalidades para quem dirige sob efeito de álcool, estabelecendo critérios objetivos para caracterização tanto da infração administrativa quanto da criminal e estabelecendo tolerância zero para o consumo de bebidas alcoólicas antes de dirigir. Essa mudança legislativa trouxe resultados concretos: diversos estudos e estatísticas apontam uma redução significativa nos índices de acidentes graves e mortes no trânsito, demonstrando que a medida teve eficácia na proteção de vidas e na conscientização da população.

Além dos benefícios na segurança viária, a Lei Seca também promoveu uma evolução no direito, reforçando a importância da prevenção e da responsabilização penal em casos de alto risco social. O aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a flexibilização das regras de prova (como a admissão de testemunhas e vídeos, além do exame do bafômetro) tornaram a legislação mais eficiente no combate à impunidade.

No entanto, apesar dos avanços, ainda persistem desafios, como a necessidade de fiscalização constante e campanhas educativas para consolidar uma mudança cultural definitiva. A Lei Seca mostrou que, quando aliada a políticas públicas consistentes, a legislação pode ser uma ferramenta poderosa na transformação social, contribuindo para um trânsito mais seguro e protegendo um dos bens jurídicos mais importantes: a vida humana.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. R. et al. Impacto da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Revista de Saúde Pública**, v. 49, p. 1-9, 2015.



ALMEIDA, R., **A Cultura do Automóvel no Brasil**. São Paulo: Ed. Unesp, 2018.

ANDRADE, S. M. et al. Lei Seca: avaliação da efetividade após uma década de vigência. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 23, n. 3, p. 997-1006, 2018.

BANCO MUNDIAL. **Relatório sobre o Custo dos Acidentes no Brasil**. Washington, 2019.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal – Parte Especial**. Vol. 2. São Paulo: Saraiva, 2020.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2008.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1997.

_____. **Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal.

_____. **Diários do Congresso Nacional - Debates da Lei 11.705/2008**. Brasília, 2008.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal – Parte Especial**. Vol. 2. São Paulo: Saraiva, 2023.

CAVALCANTI, M.L.V., **Carnaval e Lei Seca: Um Estudo Antropológico**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2017.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal – Parte Especial**. 20ª ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2023.

IPEA. **Impactos da Lei Seca no Brasil (2013)**.

MASCARENHAS, M. D. M. et al. Análise das tendências da mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil, 1996-2011. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 22, n. 3, p. 395-406, 2013.

MINISTÉRIO DA SAÚDE/DATASUS. **Estatísticas de Mortes no Trânsito (2000-2020)**.

NOVAES, J.V. **A Lei Seca e a Juventude Brasileira**. São Paulo: Ed. USP, 2015.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Desigualdades Regionais na Segurança Viária**. Rio de Janeiro, 2020.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Análise da Lei Seca, (2020)**.

OMS. **Relatório Global sobre Segurança no Trânsito (2015)**.

_____. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Genebra, 2018.

PEIXOTO, C. G. et al. Efetividade da Lei Seca na redução de acidentes de trânsito: uma



revisão sistemática. **Revista Brasileira de Medicina do Tráfego**, v. 2, n. 1, p. 12-21, 2020.

PRF. **Relatórios Anuais de Fiscalização (2008 2023)**. STF. **ADIn 3.239/2012** (*Decisão sobre bafômetro*).

TJSP. **Jurisprudência Consolidada sobre Lei Seca 2010-2020**. São Paulo, 2021.

VIANNA, J. L. et al. Fiscalização e comportamento do motorista: desafios na aplicação da Lei Seca. **Transporte e Sociedade**, v. 10, n. 2, p. 45-60, 2019.