
A LEI 11.705/08 EM CONFRONTO COM PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS E PENAIS

*Daniel Jonas Rocha**

Sumário: 1 Considerações iniciais; 2 Contextualização normativa; 3 Perspectivas do minimalismo penal no CTB; 4 Inaplicabilidade da pena no sistema carcerário brasileiro; 4.1 Sistema penal intumescido; 4.2 Prisão: afronta aos Direitos Humanos; 5 Considerações finais.

Resumo: Este artigo trata da lei 11.705/2008, que alterou o texto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), focalizando, em especial, o artigo 306, que visou reduzir a violência no trânsito brasileiro. Analisa o princípio da proporcionalidade e do minimalismo penal e, conseqüentemente, a inconstitucionalidade da referida lei. O estudo demonstra o retrocesso que a legislação de trânsito brasileira vem sofrendo no que diz respeito aos princípios norteadores de políticas criminais para redução da violência.

Palavras-chave: Lei 11.705/08. Constituição Federal. Código de Trânsito Brasileiro. Princípio da proporcionalidade. Minimalismo penal.

* Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia; Pós-graduado em Direito Público e Mestrando em Direito e Políticas Públicas pelo Centro Universitário de Brasília - UNICEUB.

1 Considerações iniciais

Este estudo trata da lei 11.705/2008, conhecida como “lei seca”¹, que alterou o tipo descrito no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a fim de endurecer o crime de dirigir sob a influência de álcool. A análise foi empreendida sob a ótica do princípio constitucional da proporcionalidade e do minimalismo penal e buscou compreender o objetivo do legislador ao criminalizar a referida conduta. Verificou se os resultados almejados estão sendo atingidos ou se as medidas adotadas não foram meramente paliativas em resposta ao clamor da mídia e da opinião pública.

O número crescente de acidentes e sua consequente vitimização com muitas vidas ceifadas traz ao Estado um enorme desgaste financeiro. Porém, o que está sendo questionado é o meio adotado para reduzir a violência no trânsito. O legislador agiu em dissonância com o princípio da proporcionalidade, que é a extensão do princípio do devido processo legal. Ou seja, ao legislador impõem-se limites ao seu poder de legislar, não devendo criar tipos cuja pena seja desproporcional à conduta lesiva praticada pelo agente e restrinja direitos fundamentais (cf. MORAES, 2009; SABINO, 2003). Também agiu em desconformidade com o princípio da intervenção mínima ou minimalismo penal, que consiste na idéia de o direito penal intervir apenas quando houver o esgotamento de todos meios extra-penais. Nesse sentido, assevera Velarde (2005, p.9):

O Direito Penal deve constituir a última ferramenta (*última ratio*) para proteger a vulnerabilidade de bens jurídicos, isso na falha de outros ramos como o Direito Civil, Direito Administrativo, etc, de maneira que sua intervenção deve ser mínima e, conseqüentemente, a criação de normas jurídicas deve estar superada a uma hipótese de “insuficiência” daqueles outros campos da ciência do direito.²

O CTB, conforme será exposto no próximo tópico, apresenta penalidades pecuniárias e medidas administrativas severas, possivelmente

¹ “Lei seca” é a forma vulgar que a população e mídia se referem à lei 11.705/08, fazendo uma alusão à lei seca implementada nos Estados Unidos no século XX. Condenava a fabricação, venda, transporte, importação e exportação de bebidas alcoólicas em todo território pertencente aos Estados Unidos.

² “[...] el Derecho Penal debe constituir la última herramienta (ultima ratio) para proteger la vulneración de bienes jurídicos, ello en defecto de las otras ramas como el Derecho Civil, Derecho Administrativo, etc, de manera que su intervención debe ser mínima y, conseqüentemente, la creación de normas jurídicas debe estar superada a una hipótese de “insuficiência” de aquellos otros campos de la ciencia del derecho” (Todas as traduções neste artigo são de minha autoria)

suficientes para inibir a prática infracional de dirigir sob efeito do álcool. Ocorre que o legislador, em vez de aplicar políticas para efetivar o já disposto em lei, disponibilizando equipamentos e material humano, optou por reiteradas vezes alterar a descrição normativa a fim de torná-la cada vez mais rigorosa. Tudo isso feito no afã de solucionar os altos índices de acidentes e mortes na estrutura viária nacional. Dessa feita, as leis, nas palavras de Hulsman (1997, p.20), “são editadas na ignorância da diversidade de situações sobre as quais vão influir”.

2 Contextualização normativa

Já em 1941, com o advento do Decreto-lei n. 3.688 – Lei das Contravenções Penais – o legislador já demonstrava preocupação com a segurança no trânsito, penalizando condutas de dirigir sem habilitação ou pondo em perigo a segurança alheia. Em 23 de setembro de 1997 foi sancionado o CTB, que disciplinou normas gerais de circulação, sinalização, registro e licenciamento de veículos, regras para obtenção de habilitação, além das infrações, penalidades e medidas administrativas. Também foi reservado um capítulo especial para os crimes de trânsito, que deu um salto em medidas penalizadoras. A esse respeito, Andrade (2000, p. 171) afirma que:

[...]o Código propõe, em primeiro lugar, converter em infrações ou crimes algumas condutas que eram tipificadas como contravenções penais (como falta de habilitação para dirigir veículos e direção perigosa de veículo na via pública), e cuja conseqüência é o agravamento das penas. A seguir, propõe também o agravamento das penas de crimes já definidos no Código Penal, como homicídio e lesões corporais culposos ou redefinições relativamente a tipos penais (como a omissão de socorro). Enfim, criminaliza (também como infrações ou crimes) inúmeras condutas até então não criminalizadas, nem como contravenções.

O artigo 165 (BRASIL, 1997), em seu texto original, disciplinava o ato de “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”, e impunha penalidade de multa e suspensão no direito de dirigir, além das medidas administrativas de retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. Com o advento da lei 11.275 (BRASIL, 2006), foi retirado do referido artigo a exigência de constatação do nível de alcoolemia, texto que foi acompanhado, com pequenas alterações, pela lei 11.705/2008.

Dessa forma, as medidas descritas pelo CTB já seriam suficientes para inibir a prática lesiva de dirigir sob influência de álcool, sem que adentrasse no campo criminal. Nas palavras de Hulsman (1997, p.131), “todos os tribunais chamados de ‘cíveis’, com algumas modificações que teríamos que considerar, podem ou deveriam poder intervir de maneira mais útil para os interessados do que o atual sistema penal.” Compreendendo que o fato de dirigir sob a influência de álcool tem como objeto tutelado a segurança viária, bastaria que o Estado interviesse administrativamente, impondo a penalidade de multa e suspensão no direito de dirigir. Nessa linha de entendimento, Batista (1990, p.86) reflete que “se o fim da pena é fazer justiça, toda e qualquer ofensa ao bem jurídico deve ser castigada; se o fim da pena é evitar o crime, cabe indagar da necessidade, da eficiência e da oportunidade de cominá-la para tal ou qual ofensa.”

Contudo, em contramão aos princípios da proporcionalidade e do minimalismo penal, o CTB (BRASIL, 1997) criminalizou a conduta de “conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem” com detenção de seis meses a três anos. E, com o advento da lei 11.705 (BRASIL, 2008), o legislador inovou o tipo penal com a exigência de “concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas”, bem como retirou da redação original a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”.

Em um primeiro momento, a exigência de constatação de concentração mínima de álcool por litro de sangue restringiu a atuação da lei sobre os condutores ébrios. Onde anteriormente bastava um laudo do agente da autoridade de trânsito, agora exige a materialidade do delito, não mais sendo suficiente a comprovação por exame clínico médico ou provas testemunhais. É necessário que o suposto infrator se submeta a exame de alcoolemia ou de sangue. Ocorre que a Constituição Federal brasileira (BRASIL, 1988), em seu artigo 5º, inciso LXIII, reservou o direito de o suspeito não produzir prova contra si: “o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado”³. Sendo assim, serão apenas com prisão apenas aqueles que, mediante a ingestão de álcool e na condução de veículo automotor, estiverem dispostos a colaborar com a justiça, ou então desconhecem seus direitos elencados na Carta Magna. Ou seja, “o sistema penal está estruturalmente montado para que

³ O Supremo Tribunal Federal reconheceu por “inconstitucional qualquer decisão contrária ao princípio *nemo tenetur se detegere*, o que decorre da inteligência do art. 5º, LXIII, da Constituição da República e art. 8º, § 2º, g, do Pacto de São José da Costa Rica.” (BRASIL, 2006, p. 390)

a legalidade processual não opere e, sim, para que exerça seu poder com altíssimo grau de arbitrariedade seletiva dirigida, naturalmente aos setores vulneráveis.” (ZAFFARONI, 1927/2001, p.27)

Apesar da exigência mínima de concentração de álcool por litro de sangue, entende-se que o legislador buscou uma resposta penal mais severa, ao retirar do texto o dano potencial a incolumidade de outrem. Presume-se, em absoluto, que ingerir bebida alcoólica e assumir a direção de um veículo nas vias públicas gera risco à segurança viária. Transformou um delito de perigo concreto em um de perigo abstrato⁴ (cf. Castro, 2008, Moraes, 2009 Oliveira, 2009). Em nosso entendimento, a restrição da liberdade de um condutor ébrio não é a medida necessária para alcançarmos a segurança no trânsito. Não está de acordo com os princípios norteadores do minimalismo penal, tampouco poderia ser recepcionada, tendo em vista sua inconstitucionalidade. O sistema penal é incapaz de conter os crimes de trânsito (cf. ZAFFARONI, 2001).

Necessário será um estudo que comprove as reais causas da violência e que não afronte a liberdade dos indivíduos e, conseqüentemente, a Constituição Federal.

Se a pena privativa de liberdade, por sua natureza, não consegue trazer como resultado a concretização de todas as finalidades a que se visa alcançar, não pode ser considerada uma modalidade de pena compatível com um sistema que busca com a aplicação de sanções penais finalidades outras, que vão além da mera retribuição, tal como o sistema brasileiro, constituído em Estado Democrático de Direito garantista. (BARREIROS, 2010)

Nesse sentido, a fim de justificar a necessidade de um estudo mais detalhado por parte do governo antes de editar leis sem qualquer cunho científico, faremos uma análise mais detalhada do minimalismo penal como proposta para redução da violência, contextualizando-o com o CTB e com o princípio da proporcionalidade.

3 Perspectivas do minimalismo penal no CTB

A pena privativa de liberdade é um fracasso como medida para redução da violência em matéria de política criminal (cf. ZAFFARONI, 2001, HULSMAN, 1997, WACQUANT, 2001, BATISTA, 1990). O Estado deve

⁴ “[...] o delito de embriaguês ao volante, que era um crime de perigo concreto, já que necessitava da confirmação de efetiva exposição a dano, depois da lei n. 11.705/08, passou a ser um crime de perigo abstrato, isto é, que não necessita da comprovação de nenhuma conduta perigosa.” (OLIVEIRA, 2009)

retrair-se ao máximo em seu poder punitivo, afetando apenas interesses essenciais que não são passíveis de se alcançar por soluções extrapenais. Nesse sentido, analisando a obra de Foucault (2009), que ironicamente analisa os métodos punitivos adotados historicamente, conseguimos absorver a idéia de falência da prisão e de que “ninguém extrai qualquer benefício do encarceramento: nem o preso, nem sua família, nem a ‘sociedade’.” (HULSMAN, 1997, p.62).

Entretanto, ao averiguar o novo texto do artigo 306 do CTB, alterado pela lei 11.705, observa-se que há uma tendência em recepcionar métodos de políticas de Tolerância Zero na legislação de trânsito brasileira. Essa política foi um programa de reformas e de estratégias elaborado na década de 90 pelo Departamento de Polícia de Nova York de luta contra o crime. Consiste na ideia de que a polícia se apresente com firmeza, impondo a lei e a ordem, para, então, reduzir a violência (cf. BELLI, 2004). Este programa responde severamente às condutas de menor potencial ofensivo, a fim de intimidar as formas mais graves de delinquência, ignorando o princípio da proporcionalidade (cf. ZACKSESKI, 2009). Pretende acabar com a violência, criando novos tipos penais, agravando penas, restringindo direitos do preso e, defendendo que a pena deve ser impiedosa. Essa idéia “não se importa com as garantias e os direitos humanos fundamentais” (ULIANO, 2008).

Nesse sentido, ao referir-se às novas perspectivas dessas políticas criminais, Zackseski (2011) analisa a resposta penal que se direciona para uma forma retributiva simbólica e para a neutralização mediante a intimidação específica dos infratores, funções essas desempenhadas pelo direito penal, mas inadequadas aos fins preventivos e ao respeito à dignidade da pessoa humana. O CTB e as demais normatizações que o sucederam para regulamentar os crimes de trânsito demonstram a incapacidade do Estado de efetivamente conter a violência no trânsito brasileiro. De acordo com Zaffaroni (2001, p.82), essa resposta do Estado implica um “avanço repressivo provocado por uma cascata de leis punitivas com que os órgãos políticos respondem ao bombardeio dos meios de comunicação de massa e à crescente incapacidade para dar soluções reais aos conflitos sociais.”

Frente a essa incapacidade de o Estado brasileiro conseguir dar resposta à violência no trânsito, editou-se a lei 11.705/2008 afrontando a própria Constituição Federal. Não há qualquer justificativa de que ela seja decorrente direta da ingestão de álcool pelos usuários da via, ou então, que sua criminalização reduzirá os números da violência. Dessa

forma, não há possibilidade de afirmar que a lei será o meio necessário para se alcançar a redução da violência no trânsito, sendo uma afronta ao princípio da proporcionalidade. Nas palavras de Guerra Filho (2003, p.7) ”o ‘princípio da proporcionalidade em sentido estrito’ determina que se estabeleça uma correspondência entre o fim a ser alcançado por uma disposição normativa e o meio empregado, que seja *juridicamente* a melhor possível.” Por essa razão, surge o questionamento se seria necessário infringir a liberdade humana de condutores ébrios para reduzirmos os acidentes e mortes no trânsito.

Não houve racionalidade na edição da lei 11.705/2008 e a medida foi desproporcional, podendo o legislador ter optado por outros meios que não penais para conter a referida prática infracional. O “meio deve se mostrar ‘exigível’, o que significa não haver outro, igualmente eficaz, e menos danoso a direitos fundamentais.” (GUERRA FILHO, 2003, p.8). Entende-se, pois, que o CTB preceituou vastamente medidas recriminatórias à prática de dirigir sob influência de álcool, não sendo necessário ter adentrado no campo penal.

Nas palavras de Belli, (2004, p.XIV) “a busca frenética de soluções rápidas e mágicas é a marca de nosso desespero, sobretudo à luz de crimes de alta repercussão que afetam a própria auto-estima nacional.” A lei 11.705/2008 foi uma resposta inconstitucional aos altos índices de acidentes e mortes registrados nas vias públicas, impulsionado pelos “meios de comunicação, que insuflam a insegurança jurídica, criando o direito penal do terror, para que a população acredite ser o endurecimento do sistema penal a panacéia para todos os males da sociedade moderna” (ULIANO, 2008, p.15). Nesse sentido, Carvalho (2008) reflete que cabe ao jurista conceber a minimização dos poderes arbitrários, devendo criar critérios rígidos para cominação da pena embasado nos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, a fim de neutralizar ao máximo o efeito da prisionalização.

A prisão fere a dignidade da pessoa humana, que terá sua liberdade restringida e passará pela exposição de todo procedimento de que se vale o sistema penal. Assim sendo, a lei, não estando de acordo os princípios constitucionais, deve ser desconsiderada e retirada do ordenamento jurídico. Clara está a desproporção auferida pelo CTB e pela lei 11.705/2008 ao impor a sanção de restrição de liberdade aos condutores ébrios. O Estado dispõe de outros meios de inibir referida prática delituosa que não seja a prisão - medida desumana, onerosa aos cofres públicos e

ineficiente. Nesse sentido, tendo em vista que o CTB impõe detenção de seis meses a três anos aos condutores que apresentarem concentração de álcool acima de seis decigramas por litro de sangue, faremos uma breve análise do sistema carcerário na próxima seção.

4 Inaplicabilidade da pena no sistema carcerário brasileiro

4.1 Sistema penal intumescido

O sistema penal brasileiro passa por profunda crise. As penitenciárias encontram-se superlotadas, inquéritos não são solucionados por falta de recursos, processos na justiça se amontoam sem resolução. Discutem-se reformas no judiciário, no sistema carcerário e estudam-se políticas de segurança pública. Ocorre que o Brasil, visando maior repressão à criminalidade e adotando políticas de Tolerância Zero dos Estados Unidos (cf. BELLI, 2004), vai contra a lógica do minimalismo penal, estufando, cada vez mais, o setor penal.

Nesse sentido, Wacquant (2001, p.76), ao analisar o sistema penal americano, afirma que “a corrida desenfreada na qual se lança o país se traduz inevitavelmente por um inchamento espetacular do setor penal no seio das administrações federais e locais.” O Brasil não tem as mesmas possibilidades financeiras que os Estados Unidos e, dessa feita, não poderá financiar a construção de presídios para a massa carcerária que se pretende criar com o advento de novos crimes (cf. Belli, 2004). Dessa forma, se para os norte-americanos a situação carcerária já se mostra um problema, para o Brasil será algo mais desastroso do que já se apresenta.

Não há como efetivar o disposto na lei 11.705/2008 sem onerar ainda mais o sistema penal. Dessa feita, conforme ironiza Hulsman (1997), o sistema penal deve se programar para que tenha um mau rendimento. A lei não pode efetivamente ser aplicada a todos os condutores ébrios, senão levaria a falência do sistema da forma que se encontra estruturado. O legislador necessita, sim, desafogá-lo, retraindo ao máximo a função Estatal repressora. Nesse sentido, Carvalho (2008, p. 208) pontua que “a minimização das penas em sede legislativa representaria redução de danos e custos sociais.”

Sendo assim, valendo-se das reflexões de Foucault (2009, p.254/255), “a prisão é um duplo erro econômico: diretamente pelo custo intrínseco de sua organização e indiretamente pelo custo da delinquência que ela não reprime.” Nessa mesma perspectiva de que a prisão é medida

desnecessária, Zackseski (2009, p.148) conclui que “quanto maior é a capacidade do sistema, mais encarceramentos haverá, o que não significa que haverá menos crimes”⁵ Com isso, percebe-se que a imposição de detenção no crime de trânsito pelo CTB foi um desacerto, agravado pela lei 11.705/2008.

4.2 Prisão: afronta aos Direitos Humanos

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), em seu quinto artigo, estabelece que “ninguém será submetido à tortura, nem a tratamento ou castigo cruel, desumano ou degradante”. Assim, os direitos humanos são garantias de que o Estado não interferirá na esfera individual e que a dignidade do homem será respeitada. Deve-se indagar, no entanto, se a prisão está em consonância com esse princípio e se é legítimo o sistema carcerário. A resposta parece ser negativa, pois, consoante observa Carvalho (2008, p. 220), “o sistema de controle penitenciário nacional está empiricamente voltado à penalização corporal; enquanto, normativamente, tem como norte a pedagogia disciplinar. Conformar, pois, um modelo otimizado de violação dos direitos fundamentais.”

Assim, o ambiente carcerário significa invasão e desrespeito ao ser humano, sendo cruel e degradante. O preso, na análise de Zaffaroni (2001, p. 135),

é ferido na sua auto-estima de todas as formas imagináveis, pela perda de privacidade, de seu próprio espaço, submissões a revistas degradantes, etc. A isso juntam-se as condições deficientes de quase todas as prisões: superpopulação, alimentação paupérrima, falta de higiene e assistência sanitária.

A prisão contribui para a formação de delinquentes em virtude das condições que oferece. Os detentos são isolados, impostos a trabalhos inúteis, ignorando a necessidade de o homem viver em sociedade (cf. Foucault, 2009). O desrespeito aos direitos desumaniza o ser, fazendo com que se enrijeça e, conseqüentemente, agrida a sociedade que o quis ver atrás das grades. Hulsman (1997) acredita que o encarceramento produz um estigma àqueles em que o sistema opera, levando-os a viver marginalmente, conforme a imagem de desviante que adquiriram. Para Zaffaroni (2001,

⁵ “Cuanto mayor es la capacidad del sistema más encarcelamientos habrá, lo que tampoco significa que habrá menos crímenes.”

p. 135) “a prisão ou cadeia é uma instituição que se comporta como uma verdadeira máquina deteriorante [...]. O preso ou prisioneiro [...] é privado de tudo que o adulto faz ou deve fazer”.

Somando ao fato de que a prisão é uma afronta direta aos direitos humanos e inadequada aos fins almejados, ela não alcança os resultados esperados, ou seja, a redução da violência. Assim, o sistema penal, consoante Dias Neto (2005), deve emancipar-se de sua estrutura meramente punitiva e ampliar seu leque de respostas, buscando outros meios de proteção de direitos. Dessa forma, certo de que a lei 11.705/2008 fere a Constituição Federal e que existe necessidade preeminente de reavaliar políticas de resposta à criminalidade no trânsito, passaremos as considerações finais.

5 Considerações finais

Em razão dos números alarmantes da violência no trânsito e em resposta a pressão empreendida pela mídia e a sociedade, o poder legislativo editou reiteradas leis a fim de coibir a prática infracional de dirigir sob influência de álcool. A lei mais recente, lei de número 11.705, editada no ano de 2008, vulgarmente conhecida como “lei seca”, retirou do artigo 306 do CTB a exigência de expor a dano potencial a incolumidade de outrem. A fim de dar uma resposta mais severa aos condutores ébrios, alterou o crime que era de perigo concreto para de perigo abstrato, bastando, agora, que seja constatada a ingestão de bebida alcoólica acima dos limites estabelecidos.

Ignorou-se o princípio da proporcionalidade, sendo que os meios adotados pelo legislador não são adequados aos fins almejados, quais sejam, inibir a prática infracional e reduzir o número de acidentes e mortes nas vias brasileiras. Além de ser inadequada, a pena de restrição de liberdade não possui razoabilidade com a lesividade praticada pelo condutor ébrio que não gerou qualquer dano concreto. Assegurar que a segurança viária deve ser protegida mediante afronta à dignidade da pessoa humana, causando-lhe todos os constrangimentos advindos do encarceramento é aceitar que o ordenamento jurídico ofenda a *Carta Magna*.

Além da inconstitucionalidade da lei 11.705/2008 por desrespeito ao princípio da proporcionalidade, verifica-se que o legislador vai contra os princípios norteadores de políticas criminais. O direito penal deve intervir apenas quando esgotados todos os meios de solução de conflitos, devendo

ser a *ultima ratio*. Conforme defendem os adeptos do minimalismo penal, o sistema carcerário necessita restringir ao máximo sua atuação. A prisão é uma instituição falida e não responde aos anseios de redução da criminalidade, sendo que necessita ser utilizada apenas como medida extrema e quando esgotados todos os meios extrapenais de solução de conflitos.

O sistema penal encontra-se em colapso; não suporta o número crescente de criminalizações. O Brasil não tem possibilidades financeiras de acompanhar a evolução que o encarceramento vem tomando com o acréscimo de penas e criminalizações. Somando-se a tal fato, a prisão fere a dignidade humana pela restrição da liberdade e por todas consequências que dela advém. Essa idéia de utilizar-se do encarceramento como resposta aos conflitos sociais deve ser superada.

Dessa feita, a lei 11.705/2008 deve ser declarada inconstitucional, fere princípios de direito e políticas criminais de redução da violência. Sobrecarrega o sistema penal brasileiro, que não tem condições de dar respostas sequer aos crimes de alto poder ofensivo. Políticas para redução da violência no trânsito devem ser buscadas de forma que não infrinjam os direitos conquistados pela *Carta Magna* de 1988. Ao buscar reduzir a infração de conduzir veículo sob efeito de álcool, deve-se tomar o cuidado de dar soluções efetivas e que respeitem a liberdade do homem e sua dignidade.

The law number 11.705 of 2008 in opposition to constitutional and criminal principles

Abstract: This paper focuses on article 306 of law 11.705/2008, which amended the Brazilian Traffic Code aiming at reducing violence in the Brazilian traffic. It analyzes the principle of proportionality and criminal minimalism and, therefore, the constitutionality of that law. The study demonstrates that the Brazilian traffic legislation has been retrograding in relation to the guiding principles of criminal policies for reducing violence.

Keywords: Law 11.705/08. Federal Constitution. Brazilian Traffic Code. Principle of proportionality. Criminal Minimalism.

REFERÊNCIAS:

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Sistema penal, criminalização e cidadania no trânsito:** da promessa de segurança à eficácia invertida do Código de Trânsito Brasileiro. UFSC: Revista Sequencia: estudo jurídicos e políticos, vol.21, n.41, p. 165-188, ano 2000. Disponível em: <http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/viewFile/15420/13993>. Acesso em 19.01.2011.

BARREIROS, Yvana Savedra de Andrade. **A ilegitimidade da pena privativa de liberdade à luz dos fins teóricos da pena no sistema jurídico brasileiro.** Revista electrónica Derecho Penal Online. Disponível em: <http://www.derechopenalonline.com/derecho.php?id=13,640,0,0,1,0>. Atualizado em 01 de abr. de 2010. Acesso em 12.01.2011.

BATISTA, Nilo. **Introdução crítica ao direito penal brasileiro.** 3 ed. Rio de Janeiro: ed. Revan, 1990.

BELLI, Benoni. **Tolerância zero e democracia no Brasil:** visões da segurança pública na década de 90. São Paulo: ed. Perspectiva, 2004.

CARVALHO, Saulo de. **Pena e garantias.** 3 ed. Rio de Janeiro: ed. Lumen Juris, 2008. Disponível em: <http://www.itecrs.org/artigos/dpenal/CarvalhoPenaGarantias.pdf>. Acesso em 05.02.2011.

CASTRO, Cássio Benvenuti de. **Retroatividade “secundum eventum probationis” do novo art. 306 do C.T.B.** Revista electrónica Derecho Penal online. Atualizado em 2008. Disponível em: <http://www.derechopenalonline.com>. Acesso em 26.12.2010.

DIAS NETO, Theodomiro. **Segurança urbana:** o modelo da nova prevenção. São Paulo: ed. Revista dos Tribunais: Fundação Getúlio Vargas, 2005.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir:** nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramallete. 36 ed. Petrópolis: ed. Vozes, 2009.

GUERRA FILHO, Willis Santiago. **O Princípio da Proporcionalidade em direito constitucional e em direito privado no Brasil.** Artigo publicado no Mundo Jurídico (www.mundojuridico.adv.br) em 10.05.2003.

Disponível em: http://www.mundojuridico.adv.br/sis_artigos/artigos.asp?codigo=701. Acesso em 01.02.2011.

HULSMAN, Louk et al. **Penas perdidas. O sistema penal em questão**. Trad. Maria Lúcia Karan. 2 ed. Rio de Janeiro: ed. Luam, 1997.

MORAES, Alcemir da Silva. **A nova redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro e os princípios do direito penal constitucional**. Revista eletrônica webartigos.com, publicado em 6 de fev. de 2009. Disponível em <http://www.webartigos.com/articles/14159/1/A-NOVA-REDA-CAO-DO-ARTIGO-306-DO-CODIGO-DE-TRANSITO-BRASILEIRO-E-OS-PRINCIPIOS-DO-DIREITO-PENAL-CONSTITUCIONAL/pagina1.html>. Acesso em 24.01.2011.

OLIVEIRA, André Abreu de. **Lei nº. 11.705/08: novidades no combate à embriaguez ao volante**. 04 de jul. de 2009. Disponível em: <http://www2.forumseguranca.org.br/node/22685>. Acesso em: 24.01.2011.

SABINO, Pedro Augusto Lopes. **Proporcionalidade, razoabilidade e direito penal**. Instituto Brasileiro de Ciências Criminais – IBCCRIM. Disponível em: <http://www.ibccrim.org.br>. 12.11.2003.

ULIANO, Bruno Antônio. **(In)Constitucionalidade da lei 11.705/2008**. UNISUL, 2008. Disponível em: http://portal2.unisul.br/content/navitacontent/_userFiles/File/cursos/cursos_graduacao/Direito_Tubarao/monografias/Bruno_Ant_nio_Uliano.pdf. Acesso em 03 de fev. 2011.

VELARDE, Eduardo Herrera. **Los delitos sin víctimas: despenalizando el derecho penal**. Revista electrónica Derecho Penal online. Fev. 2005. Disponível em: <http://www.derechopenalonline.com>. Acesso em 26.12.2010.

WACQUANT, Loic. **Punir os Pobres: a nova gestão da miséria nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Instituto Carioca de Criminologia: F. Bastos, 2001.

ZACKSESKI, Cristina. **A guerra contra o crime: permanência do autoritarismo na política criminal latino-americana**. Disponível em <http://www.criminologiacritica.com.br/textos/A%20GUERRA%20CONTRA%20O%20CRIME.pdf>. Acesso em 01.02.2011.

ZACKSESKI, Cristina. **Los modelos de prevención de conflictos y participación ciudadana en el Distrito Federal.** Revista de Ciencias penales Iter Criminis, n.10, p.117-148, Jul/ago. 2009.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl. **Em busca das penas perdidas: a perda da legitimidade do sistema penal.** Trad. Vânia Romano Pedrosa e Amir Lopes da Conceição. 5 ed. Rio de Janeiro: ed. Revan, 2001.

BRASIL. **Decreto-lei n. 3.688 de 3 de out. de 1941.** Lei das Contravenções Penais. Rio de Janeiro, 3 de out. de 1941.

BRASIL. **Código de trânsito brasileiro.** Lei 9.503 de 23 de set. de 1997. Brasília-DF, 1997.

BRASIL. **Lei 11.275 de 7 de fev. de 2006.** Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 08 de fev. de 2006.

BRASIL. **Lei n. 11.705 de 19 de jun. de 2008.** Altera a lei 9503, de 23 de setembro de 2007, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a lei 9.294, de 15 de julho de 1996 [...]. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 20 de jun. de 2008.

BRASIL: **Constituição da República Federativa do Brasil,** de 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, 5 out. 1988

BRASIL: **Superior Tribunal de Justiça.** 6ª turma, RMS 18017/SP, Ministro Paulo Medina. Diário de Justiça, 2 de mai. de 2006.

Declaração Universal dos Direitos Humanos. Assembléia Geral das Nações Unidas. 10 de dez. de 1948.

☒ Recebido: março/2012. Aprovado: setembro/2012.