

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC**

**CURSO DE DIREITO**

**CRISTINE CERON POSSAMAI**

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO E ENFRENTAMENTO AO  
USO DE BEBIDAS ALCOOLICAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO: ESTUDO SOB O  
VIÉS DA SEGURANÇA PÚBLICA**

**CRICIÚMA**

**2014**

**CRISTINE CERON POSSAMAI**

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO E ENFRENTAMENTO AO  
USO DE BEBIDAS ALCOOLICAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO: ESTUDO SOB O  
VIÉS DA SEGURANÇA PÚBLICA**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Especialista João Carlos Medeiros Rodrigues Junior

**CRICIÚMA**

**2014**

**CRISTINE CERON POSSAMAI**

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO E ENFRENTAMENTO AO  
USO DE BEBIDAS ALCOOLICAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO: ESTUDO SOB O  
VIÉS DA SEGURANÇA PÚBLICA**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Direito Administrativo.

Criciúma, 28 de novembro de 2014.

**BANCA EXAMINADORA**

Prof. João Carlos Medeiros Rodrigues Junior – Especialista (UNESC) - Orientador

Prof. Valter Cimolin - Mestre - UNESC

Prof. Maicon Henrique Aléssio - Especialista - UNESC

**Dedico o presente trabalho a Deus, minha família, meus amigos e professores que me acompanharam nesta jornada.**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus, por ter me concedido a vida, permitindo-me passar por problemas e vitórias, e, com eles aprender a ser forte obtendo energia e ânimo para seguir em frente.

Agradeço aos meus pais, pelos ensinamentos de vida, pela educação e amor que sempre me ofertaram, pelo apoio nas horas de dificuldade, pelas palavras incentivadoras nos momentos que pensava em desistir.

Ao meu esposo, Mateus Possamai, que nos momentos que eu me desesperava me tranquilizava e dizia que tudo ia se resolver, a compreensão, amor, dedicação e acima de tudo paciência nos meus surtos, encorajando-me sempre a novos desafios.

Aos demais familiares e amigos que estiveram perto nesta trajetória, sempre torcendo e apoiando.

Ao meu professor orientador, João Carlos Medeiros Rodrigues Junior, pessoa da qual aprendi a admirar e tenho grande apreço, desempenhou esta função com muita dedicação, disponibilidade e sabedoria, compartilhando suas experiências e conhecimentos, me conduziu como um mestre no decorrer do desenvolvimento deste trabalho, indicando sempre o melhor caminho a ser traçado.

Também agradeço a todos os professores que participaram da minha vida acadêmica, pois me fizeram melhor a cada etapa concluída. Em especial aos que fazem parte da minha banca examinadora, Valter Cimolin e Maicon Henrique Aléssio, por terem aceitado e acreditado no meu trabalho.

Ao Posto 05 (Cocal do Sul) da Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina, pela disposição, atenção e presteza ao me passarem dados estatísticos fazendo deste trabalho mais completo, em especial ao Major Darci Rodrigues Junior - Comandante da 2ª Companhia de Polícia Militar Rodoviária e ao Auxiliar Administrativo Edson Milton Sant'Ana.

Não posso deixar de agradecer aos verdadeiros amigos que fiz durante a faculdade e que serão para a vida toda, Ariane, Carlos Eduardo, Fernanda Angeloni Piazza, Jhonata, Maiara e Tamara, foram pessoas essenciais, motivadoras, muitas vezes serviram de “bengala”, naqueles momentos de extrema dificuldade estavam ali presentes colocando o ombro para servir de apoio e ajudar a seguir em frente,

foram parceiros em todos os momentos, dando apoio incondicional, chegamos juntos ao fim desta etapa de nossas vidas.

**“A embriaguez excita e traz à luz todos os vícios, tirando aquele senso de pudor que constitui um travão aos instintos ruins.”**

**Sêneca**

## RESUMO

O presente trabalho monográfico consiste no estudo da alteração da Lei 11.705/08 para a Lei 12.760/2012, trazendo a chamada Lei Seca, vindo à tona a problemática do trânsito no Brasil, tendo em vista os altos índices de mortes no trânsito causado por condutores embriagados, quais as políticas públicas que o Estado brasileiro tem implementado na área de segurança para prevenir este problema? Para isso, foi feito um apanhado desde 1941–2014 com as resoluções já criadas pelo CONTRAN no que diz respeito ao combate da embriaguez ao volante. Aborda também as políticas públicas de prevenção aos eventos de trânsito existentes e as estatísticas da embriaguez ao volante. Faz uma comparação das políticas públicas de prevenção utilizada em alguns países desenvolvidos e, se existe aqui no Brasil alguma política de prevenção com a mesma abordagem. Por fim, diante do confronto destes dados, é possível analisar que existem políticas de prevenção no nosso país, ocorre que nos deparamos com um problema cultural e educacional. O método de pesquisa utilizada será o dedutivo e secundariamente o sociológico e comparativo. A pesquisa foi de análise quantitativa de dados e as técnicas de pesquisa empregadas foram à bibliográfica e documental legal utilizando-se doutrinas, legislação, Jurisprudência e publicações em geral.

**Palavras-chave:** Álcool. Lei Seca. Políticas Públicas. Trânsito.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2013-31/12/2013) .....	41
Figura 2 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2014-31/12/2014) .....	42
Figura 3 - Condição do condutor não averiguada .....	43
Figura 4 - Idade dos envolvidos .....	44
Figura 5 - Tempo de habilitação dos condutores .....	44
Figura 6 - Punibilidade .....	54

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Trânsito (1941-2009) ..	20
Tabela 2 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2013-31/12/2013) .....	40
Tabela 3 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2014-31/12/2014) .....	41
Tabela 4 - Condição do condutor não averiguada.....	42

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

§ - Parágrafo

AC - Apelação Cível

ART. – Artigo

CETTRAN-SC – Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina

CF – Constituição Federal

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CREMESP – Conselho Regional de Medicina do Estado de São Paulo

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DUDH – Declaração Universal de Direitos Humanos

EUA – Estados Unidos da América

ICAP – Centro Internacional para Políticas sobre Álcool

OMS – Organização Mundial de Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas

SAMU – Serviço de Atendimento Móvel de Urgências

SC – Santa Catarina

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

SUS – Sistema Único de Saúde

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2 ANÁLISE DA ALTERAÇÃO DA LEI 11.705/08 COM A RESOLUÇÃO DO CONTRAN Nº 432/13 À PARTIR DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS A SEGURANÇA PÚBLICA, SAÚDE E A VIDA .....</b>	<b>14</b>
2.1 DIREITO FUNDAMENTAL À SEGURANÇA PÚBLICA, À SAÚDE E À VIDA.....	14
2.1.1 Direito fundamental à segurança pública .....	14
2.1.2 Direito fundamental à saúde .....	16
2.1.3 Direito fundamental à vida.....	18
2.2 HISTÓRICO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB), E RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN).....	19
<b>3 DEFINIÇÃO DE ACIDENTE E A IMPORTÂNCIA DO TRÂNSITO NOS DIAS ATUAIS.....</b>	<b>29</b>
3.1 POLITICAS PUBLICAS DE PREVENÇÃO AOS EVENTOS DE TRÂNSITO .....	29
3.2 OBRIGAÇÃO DO CIDADÃO EM MANTER O TRÂNSITO MAIS SEGURO.....	32
3.3 IMPORTÂNCIA E REFLEXO DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO .....	33
3.4 OBRIGAÇÕES DE INFORMAÇÃO NAS PROPAGANDAS DE BEBIDAS ALCOOLICAS SOBRE OS MALEFÍCIOS QUE ELA CAUSA .....	34
3.5 CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE Resultando evento.....	35
3.6 DADOS DO ENVOLVIMENTO DE BEBIDAS ALCOOLICAS NO TRÂNSITO E O SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE.....	38
3.7 ESTATISTICAS DA ATUAL REALIDADE DOS EVENTOS DE TRÂNSITO .....	39
3.9 APRESENTAÇÃO A PARTIR DOS DADOS COMPARATIVOS DA IMPLANTAÇÃO DE UMA POLÍTICA PUBLICA DE PREVENÇÃO QUE VENHA SURTIR O EFEITO QUE SE BUSCA .....	45
<b>4 PANORAMA DAS POLÍTICAS PUBLICAS DE PREVENÇÃO AOS EVENTOS DE TRÂNSITO E SUAS PERSPECTIVAS .....</b>	<b>47</b>
4.1 ALTERAÇÕES QUE O ÁLCOOL CAUSA NO ORGANISMO .....	51
4.2 PROJETO DE LEI EM ANDAMENTO RELACIONADO AO USO DE BEBIDA ALCOOLICA E O TRÂNSITO.....	52
4.3 FORMA DE PUNIBILIDADE NA ESFERA ADMINISTRATIVA E CRIMINAL .....	54

4.4 COMPARAÇÃO DAS ATIVIDADES EM ALGUNS PAÍSES DESENVOLVIDOS PARA EVITAR EVENTOS POR EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO.....	57
4.5 COMPARAÇÕES COM OUTROS PAÍSES NO QUE DIZ RESPEITO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLANTADAS.....	58
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>60</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>68</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O trânsito no Brasil vem de um crescimento muito grande no que diz respeito a sua frota de veículos, e, por consequência disso, também repercute no aumento de condutores habilitados. Diante desta nova realidade, surgiram também novos problemas a serem combatidos, dentre eles, a embriaguez ao volante.

Tendo em vista os altos índices de mortes no trânsito causado por condutores embriagados, quais as políticas públicas que o Estado brasileiro tem implementado na área de segurança para prevenir tal problema?

Este trabalho monográfico tem como principal objetivo a análise da alteração da lei 11.705/2008 para a chamada Lei Seca, Lei 12.760/2012 e as políticas públicas de prevenção e enfrentamento ao uso da bebida alcoólica no trânsito brasileiro sob o viés da segurança pública.

O acesso às informações sobre os efeitos da Lei nº 12.760/2012, devem ser repassadas ao consumidor como apresenta a Constituição Federal em seu art. 220 § 4º. Neste sentido, as publicidades de bebidas alcoólicas apresentam a informação ao consumidor quanto aos malefícios que o uso poderá lhe acarretar, entretanto, apenas a advertência não vem surtindo o efeito que se espera, pois, não esta resolvendo no sentido de “chamar a atenção”, o que ocorre, é que inclusive pessoas informadas ignoram a proibição da associação álcool e direção, acreditando que nunca acontecerá uma situação de risco consigo e com aquelas pessoas que convive, antes de qualquer coisa, é necessário algo que faça o motorista parar e refletir tudo o que possa vir a acontecer como consequência daquele ato que ele pode evitar simplesmente por optar em não beber o primeiro gole, porque o que existe hoje de política pública não esta surtindo o resultado que se almeja.

A embriaguez combinada com a direção de um veículo automotor é algo muito grave, e, com a alteração da chamada Nova Lei Seca, vieram algumas modificações de grande importância no que diz respeito à conduta de dirigir veículo automotor sob efeito de álcool. Dentre as mudanças realizadas, as mais expressivas vêm a serem outros meios de prova em direito admitidas, no caso de recusa do teste do bafômetro, e também as novas sanções.

No primeiro capítulo, é abordado de maneira breve o direito fundamental a segurança pública, saúde e a vida; ainda neste tema, através de dados do SUS,

são citados os atendimentos e gastos que este órgão concentra no que diz respeito a atendimentos com vítimas de acidentes de trânsito.

Na continuidade do estudo, é feito um histórico do CTB e das Resoluções do CONTRAN, tudo elaborado para o combate ao álcool na direção, fazendo um apanhado de 1941 – 2009, neste breve comparativo, são analisadas as mudanças que ocorreram e se tiveram alguma relação com a função social e o momento histórico da sociedade.

O segundo capítulo apresenta as políticas públicas de prevenção e enfrentamento aos eventos de trânsito que o Estado tem se utilizado para o controle desta problemática.

Na sequência, também são analisadas as políticas públicas utilizadas em alguns países desenvolvidos e o resultado das mesmas. Ainda é feito um estudo com base nas estatísticas atuais das ocorrências de eventos com motoristas embriagados a fim de entender melhor em que faixa etária é mais comum este tipo de infração cometida pelo condutor e dias de maior incidência.

Por fim, o terceiro capítulo vem fazendo um comparativo dos dados estatísticos e analisando se as medidas que estão sendo adotadas aqui no Brasil surtem o efeito esperado, e, qual a maior dificuldade encontrada pelos agentes fiscalizadores diante de tais eventos.

## **2 ANÁLISE DA ALTERAÇÃO DA LEI 11.705/08 COM A RESOLUÇÃO DO CONTRAN Nº 432/13 À PARTIR DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS A SEGURANÇA PÚBLICA, SAÚDE E A VIDA**

### **2.1 DIREITO FUNDAMENTAL À SEGURANÇA PÚBLICA, À SAÚDE E À VIDA**

Com a criação do decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007, no anexo, traz o objetivo da Política Nacional sobre Álcool:

A Política Nacional sobre o Álcool contém princípios fundamentais à sustentação de estratégias para o enfrentamento coletivo dos problemas relacionados ao consumo de álcool, contemplando a intersectorialidade e a integralidade de ações para a redução dos danos sociais, à saúde e à vida causados pelo consumo desta substância, bem como as situações de violência e criminalidade associadas ao uso prejudicial de bebidas alcoólicas na população brasileira. (BRASIL, 2013c)

A principal função deste decreto é a redução dos problemas que o uso de álcool traz a vida do cidadão e da sociedade.

#### **2.1.1 Direito fundamental à segurança pública**

Os direitos fundamentais e os direitos humanos estão interligados e buscam uma harmonia no que diz respeito à segurança pública, saúde e a vida.

O princípio da segurança pública está estabelecido na Constituição Federal de 1998 em seu art. 144, § 2º:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:  
§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. (BRASIL, 2014b).

Conforme dispositivo acima, a segurança pública é direito e dever de todos para a manutenção da ordem pública. E no que diz sobre o trânsito brasileiro, compete a polícia rodoviária federal a fiscalização e patrulhamento.

Com as Revoluções Burguesas que ocorreram no final do século XVIII, surgem os direitos humanos, segundo afirma Bobbio (1994, p. 56), a teoria dos direitos humanos é uma conquista da modernidade.

Aparece também a teoria dos direitos naturais, sendo estes por sua vez considerados intrínsecos ao ser humano, ou seja, algo que já nasce junto ao homem. São direitos considerados anteriores ao surgimento do Estado, e, por sua vez, inalienáveis, imprescritíveis e imutáveis, pois é algo reconhecido ao homem e que não poderá ser tirado. (LOCKE, 2000, p. 221-236).

Surge então a Declaração de Direitos do Homem e do Cidadão da Revolução Francesa, tendo sua promulgação em 26 de agosto de 1789. Segundo Kist (2000, p. 38-39) afirma o principal objetivo da Declaração “era proteger os direitos do Homem contra os atos do governo, sem afastar um caráter pedagógico: instruir os indivíduos de seus direitos fundamentais, ‘recordando-os deles’”.

Com a igualdade política assegurada, buscou-se a igualdade real no que diz respeito à condição humana, possibilidades de realização de cada indivíduo. Surge então o direito ao crédito, tendo como objetivo impulsionar a satisfação das necessidades básicas quando o indivíduo não tivesse como fazer por si só, a isso dá-se o nome de direito de crédito fornecidos pelos Poderes Públicos, consolidando ainda mais a expressão direitos sociais. (KIST; 2000)

Em janeiro de 1942 surge então a Organização das Nações Unidas (ONU), vindo na sequência em 1948 a Declaração universal de Direitos Humanos (DUDH). Após isto, também ficou consagrado a dignidade da pessoa humana. (SIMON, 2008, p. 7-9)

Acerca dos direitos fundamentais leciona Manoel Gonçalves Ferreira Filho (1999, p. 11-20) o seguinte:

Os direitos fundamentais são, hoje em dia, plenamente reconhecidos na esfera internacional. Disso faz fé a Declaração Universal dos Direitos do Homem, entre outros documentos. Mais do que isso, os direitos solidariedade foram primeiro apontados em documentos e reuniões internacionais.

A Constituição Federal de 1988 em seu artigo 1º, inciso III, traz como fundamento de ordem constitucional a dignidade da pessoa humana:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:  
(...)  
III - a dignidade da pessoa humana;  
(BRASIL, 2014b)

No conceito da constituição brasileira, a dignidade da pessoa humana não está como um direito fundamental, mas sim como um princípio fundamental, usa o mesmo como um guia de valores da ordem jurídica inclusive mais considerados até que os próprios direitos fundamentais. Acerca deste assunto, Figueiredo (2007, p. 60) discorre:

De forma mais clara: a dignidade da pessoa humana consiste em critério aferidor de fundamentalidade de outros direitos, sejam aqueles previstos em normas fora do catálogo, mas dentro do texto constitucional; sejam aqueles positivados em tratados internacionais; sejam ainda não escritos, mas decorrentes do regime e dos princípios da Constituição.

Com isso, fica perceptível que os direitos humanos estão relacionados aos demais direitos de uma forma intrínseca. Na mesma linha vem o direito a saúde, relacionado a uma vida digna e com qualidade.

### **2.1.2 Direito fundamental à saúde**

O texto constitucional do Brasil em seu artigo 196º caput traz o seguinte: “a saúde é direito de todos e dever do Estado”.

Então, surge a Lei 6.229/75 do Sistema Nacional de Saúde, com o objetivo de assegurar e garantir estes direitos estabelecidos na carta magna, baseado na universalidade, resguardando o direito de atendimento e assistência à saúde a toda população.

Quanto ao direito à segurança pública, a Constituição Federal em seu artigo 144 expõe que: “A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”. Ainda acerca deste assunto, cabe salientar que a segurança pública é um valor social de todo cidadão.

Conforme o mandamento contido no artigo 5º, caput da Constituição Federal, a segurança é direito individual:

Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, (...)

(BRASIL, 2014b)

Ainda acerca da segurança ela é considerada um direito social do cidadão, sendo reafirmada novamente no artigo 6º da mesma Constituição:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

(BRASIL, 2014b)

Os problemas enfrentados na segurança pública não dizem respeito apenas pela deficiência nos órgãos públicos, mas também está associada ao consumo de bebidas alcoólicas e direção, por exemplo, como também consumo de drogas ilícitas. (STOCCO, 2013, p. 137)

Ao ser entrevistado pelo jornal Gazeta do povo, Marçal Justen Filho (1999) afirma que:

O STF limitou a indenização ao pagamento de tratamento médico necessário para garantir a vida da vítima. No entanto, pode-se considerar que nunca será adotada tese de que a vítima de todo e qualquer crime terá direito de ser indenizada pelos prejuízos. Será necessário demonstrar que providências normais de policiamento e prevenção seriam suficientes para impedir o crime. Então, a condenação do Estado seria fundada na omissão da prestação de serviços estatais adequados em face de circunstâncias previsíveis. (...) É possível que, a partir dessa decisão, seja desencadeada uma nova orientação jurisprudencial. Isso reflete uma espécie de cisão entre o passado e o futuro do Direito Administrativo. O Direito Administrativo do passado é fundado numa fórmula obscura (“a supremacia do interesse público”), enquanto o Direito Administrativo do futuro se alicerça na promoção dos direitos fundamentais. A omissão do Estado quanto ao compromisso com esses direitos fundamentais é qualificada de uma infração à Constituição e gera efeitos inclusive indenizatórios. Essa nova visão vem ganhando cada vez mais adeptos, inclusive dentro do Judiciário. Portanto, não será surpresa se, dentro de pouco tempo, o Judiciário passar a condenar o Estado a indenizar as vítimas de crimes previsíveis, praticados por criminosos contumazes, em locais determinados, por exemplo.

Para o promotor de Justiça do Ministério Público do Paraná, Cassio Mattos Honorato, a chamada Lei Seca veio para reafirmar o direito à segurança pública que todo cidadão tem direito:

Na avaliação de Honorato, a Lei 11.705/08 já trouxe vários benefícios. “A Lei Seca já foi considerada a maior revolução na saúde pública depois dos antibióticos e das vacinas. Em memória daqueles que se foram em acidentes de trânsito, o STF não deve permitir o retrocesso no nível de segurança exigida pela legislação de trânsito”, sublinhou. Para o promotor

de Justiça, o trânsito não é o exercício de direito individual, mas sim o cumprimento de direitos coletivos. “O trânsito não deveria ter o conceito de utilização da via pública, como está no Código de Trânsito Brasileiro. E também não se deveria falar em direito de dirigir, mas em licença outorgada pelo Estado, alegou. (2012)

Conforme dados do Ministério das Cidades (DETRAN, 2014), acerca da violência no trânsito apresenta os seguintes dados:

Esse valor leva em conta apenas as internações na rede hospitalar pública, sem considerar os custos dos atendimentos imediatos às vítimas feitos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgências (Samu), nas Unidades de Pronto Socorro e Pronto Atendimento e na reabilitação do paciente com consultas, exames, fisioterapia, dentre outros.

Com base nos dados do governo (BRASIL, 2013a) 21% dos acidentes que ocorrem estão ligados ao uso de bebidas alcoólicas, os dados são ainda mais assustadores quando apresentam que de cinco vítimas de acidentes pelo menos uma estava sob efeito de algum tipo de bebida alcoólica, causando forte impacto nos gastos ao Sistema Único de Saúde (SUS). Ainda o mesmo estudo apresentou que nestes atendimentos a faixa etária que prevalece é a de 20 a 39 anos, resultando em 39,3% de ocorrências em decorrência do uso de bebidas. Apenas em 2011, o Sistema Único de Saúde registrou 155 mil internações todas relacionadas a acidente de trânsito, gerando um custo de R\$ 200 milhões.

Desta forma, fica garantido pela Constituição Federal, no rol dos direitos fundamentais o dever do Estado assegurar o direito à saúde.

### **2.1.3 Direito fundamental à vida**

Com fulcro no artigo 5º da Constituição Federal “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, (...)”.

Segundo o doutrinador Valdir Sznick (1998), mais da metade dos acidentes de trânsito com mortes tem como principal causa à ingestão de bebidas alcoólicas:

(...) recentes dados sobre acidentes de trânsito, do ABDETRAN – Associação Brasileira anotam que nos últimos anos o número anual de

mortos é de 32.500 pessoas, sendo a causa principal o álcool. Comprovou-se que 75% de motoristas feridos ou mortos haviam ingerido bebidas alcoólicas”.

Existem diversos autores que defendem a responsabilidade subjetiva do Estado por omissão, conforme apresenta à doutrinadora (DI PIETRO, 2008, p. 619):

A dificuldade da teoria diz respeito à possibilidade de agir; tem que se tratar de uma conduta que seja exigível da Administração e que seja *possível*. Essa possibilidade só pode ser examinada diante do caso concreto. Tem aplicação, no caso, o princípio da reserva do possível, que constitui aplicação do princípio da razoabilidade: o que ser razoável exigir do Estado para impedir o dano. (...) O lesado não precisa fazer a prova de que existiu a culpa ou dolo. Ao Estado é que cabe demonstrar que agiu com diligência, que utilizou os meios adequados e disponíveis e que, se não agiu, é porque a sua atuação estaria acima do razoável exigir; se fizer essa demonstração, não incidirá a responsabilidade.

Conforme dados do Ministério das Cidades (DETRAN, 2014), acerca da violência no trânsito apresenta os seguintes dados:

No Brasil, a violência no trânsito é uma das principais causas de mortalidade. Somente em 2010, 42.844 pessoas perderam a vida no trânsito e outras milhares ficaram com sequelas decorrentes dos acidentes. Só em 2011, foram registradas 155 mil internações no Sistema Único de Saúde (SUS) relacionadas a acidentes de trânsito, o que representou um custo de mais de R\$ 200 milhões.

Diante de todo o exposto fica claro que o Estado tem o dever de assegurar aos cidadãos a segurança pública, bem como o direito a saúde e conseqüentemente a vida, todavia, cabe também ao cidadão seguir as normas impostas pelo Estado a fim de evitar que estes direitos fundamentais sejam violados.

## 2.2 HISTÓRICO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB), E RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN)

Desde 1910, mais precisamente a partir do dia 27 de outubro, o Decreto de número 8.324 que veio regulamentar o transporte tanto de passageiros como de cargas por meio de automóveis, redirecionando aos dias atuais passamos por várias modificações em todos os sentidos, assim sendo, não podia ser diferente com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Para melhor visualizar estas transformações será feito um breve histórico da legislação de trânsito no Brasil, com a citação das

resoluções que tiveram maior impacto, em especial aquelas que se referem à alcoolemia. (BRASIL, 2013i, p. 5-7).

Para se ter uma ideia, a 100 anos os “motorneiros” (condutores de bonde), eram considerados os “senhores da velocidade de seu veículo”, hoje, a realidade é bem diferente, com os 45 milhões de condutores habilitados deixaram de ser considerados os senhores das ruas”, como eram antigamente, mas sim os “responsáveis pela incolumidade dos pedestres”. (BRASIL, 2013i, p. 9-10).

Como se pode perceber, a redação e forma de direcionar a operação de uma determinada Lei seguem as bases da sociedade, seguindo a função social e os momentos históricos, tendo suas alterações se adequando conforme a sociedade vai evoluindo. (BRASIL, 2013i, p. 11-13).

Fazendo um apanhado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o que estava em vigor em 1996 não recepcionou as resoluções anteriores, diferente do Código de Trânsito Brasileiro de 1997, que traz no seu artigo 314, parágrafo único, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, “ As resoluções do CONTRAN, existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele”.

Diferente do Código de Trânsito Brasileiro em vigor, o de 1966 não recepcionou as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), sendo desta forma consideradas revogadas. Porém a partir da resolução de número 372/1966, foram todas analisadas com o objetivo de excluir os dispositivos conflitantes e incompatíveis com o CTB.

As resoluções do CONTRAN, com o passar do tempo, foram editadas e algumas consideradas extintas por não estarem adequadas com a necessidade do momento.

Segue a seguir uma tabela com resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – período de 1941 – 2014, que tenham pertinência temática no assunto abordado neste estudo.

Tabela 1 - Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Trânsito (1941-2014)

<b>RESOLUÇÃO</b>	<b>DATA DE EDIÇÃO</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>SITUAÇÃO</b>
476	20/06/74	Disciplina a comprovação do estado de embriaguez de condutor de veículo.	Revogada pela resolução

			número 737/89
737	12/09/89	Disciplina as ações e os meios para a comprovação de embriaguez de condutor de veículo	Revogada pela resolução número 52/98
52	21/05/98	Disciplina o uso de medidores de alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano de acordo com os artigos 165, 276 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.	Revogada pela resolução número 81/98
81	19/11/98	Disciplina o uso de medidores de alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes.	Revogada pela resolução número 206/06
206	20/10/06	Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes.	Revogada pela Resolução número 432/13.  Revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução número 81/98.
432	29/01/13	Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).	<b>Em vigor</b>

Fonte: Ministério das Cidades, 2014.

Após este histórico tendo como base o Ministério das Cidades, no que diz respeito às resoluções do CONTRAN sobre alcoolemia, ficou comprovado que o diploma anterior à última alteração que passamos a chamar de Lei seca, admitia em sua redação muitas lacunas e equívocos que facilitavam a vida do infrator no que

tangia os aspectos administrativos e criminais, quando foi criada a resolução de número 432/13, surge então a “Nova Lei Seca”, Lei 12.760/12, que modificou o dispositivo do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro fazendo com que o mesmo ficasse mais rígido, preenchendo as “lacunas” até então presentes.

Cabe ainda demonstrar as alterações que ocorreram especialmente ao artigo 306 da Lei 12.760/12 que trata do aspecto penal. O primeiro texto se deu com a lei 9.503/97, que trazia a seguinte redação em seu artigo 306, “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”.

Em 1997, como é possível perceber, a preocupação era a exposição a dano potencial a incolumidade de outrem, tornando assim o perigo um elemento penal.

Neste momento a doutrina de Stoco (2007) esclarece a respeito da incolumidade pública:

A incolumidade pública, na segura definição de Arturo Rocco (L'OGGETTO DEL REATO, 1932, p. 595), é a segurança de todos os cidadãos em geral, sem determinação e limitação de pessoas (coletividade dos cidadãos, sociedade, público) contra danos físicos pessoais (à vida, à saúde) e patrimoniais, derivados do desencadeamento por obra do homem, de forças naturais, do alterado funcionamento dos meios de transporte e de comunicação, da alteração de substâncias alimentícias e medicinais destinadas ao público etc.

Com o objetivo de solucionar o erro que ocorreu na primeira redação, a legislação é modificada a fim de sanar o problema, foi sancionada então a Lei 11.705/08, e a alteração do artigo 306 ficou assim:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.  
(BRASIL, 2013f)

Com a alteração feita, o que existia, ficou mais difícil de detectar, ou seja, acabou facilitando aos que cometiam a infração, porque agora tinha também a concentração de álcool no sangue, era o que incriminaria ou inocentaria (0,6g/l), ocorre que, para comprovar tal concentração se fazia necessário o uso de etilômetro (bafômetro) ou exame de sangue, e, na hora de fazer a alteração da presente

redação o legislador não observou que o Brasil é signatário da Convenção Americana de Direitos Humanos (1969), ou seja, Pacto de San José da Costa Rica que traz em seu artigo 8º, “g” o seguinte: “Artigo 8º - Garantias judiciais, g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada”.

O que este artigo e sua alínea trazem é exatamente o contrário que a redação do artigo 306 da lei de 2008 propõe, pois garante ao cidadão não produzir provas contra si mesmo, desobrigando-o ao ser parado a fazer o uso do bafômetro ou exame de sangue.

Diante deste problema, surge a necessidade de uma nova alteração na legislação, sendo sancionada uma nova Lei em 21/12/12, a Lei 12.760/12 chamada “Nova Lei Seca”, com modificação novamente no artigo 306 agora então com a seguinte redação:

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

§ 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.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

(BRASIL, 2013g)

Com a nova redação, o indivíduo que for pego na direção de veículo automotor sob influência de álcool ou outra substância que altere seu estado responderá pelo crime previsto. Algo importante de observar também é que o legislador manteve a concentração de álcool, porém acrescentou que se a pessoa se recusar, por exemplo, a fazer os testes que comprovam seu estado de embriaguez, poderão ser utilizados outros meios de prova em direito admitidos, neste caso, o condutor que se recusar a algum tipo de procedimento para averiguação de sua capacidade psicomotora, a recusa juntamente com outros tipos de provas admitidos levará o infrator ao cometimento da infração.

Com a implantação da Lei Seca, o limite de álcool agora é de 0,05 miligrama por litro ar. Antes, este limite era de 0,1 miligrama. Sendo assim, no caso

de solicitação de teste sanguíneo, nenhum nível de concentração de álcool será tolerado.

Para Fragoso (1981, p. 101), a mudança da lei incriminando o condutor que insistir em dirigir após fazer uso de bebida alcoólica é algo de resultados positivos que vem para assegurar a segurança pública:

É muito viva a oposição ao sistema das taxas legais, pois ele implica em transferir ao perito os poderes do juiz, que é o único capaz de apreciar o grau de culpabilidade, considerando todos os elementos do fato. O problema fundamental não é propriamente o do conteúdo de álcool no sangue, mas o dos efeitos que o mesmo produz, o que depende da constituição da pessoa e de seus hábitos. Por essa razão, as leis passaram a incriminar o fato de dirigir o veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas que coloquem o motorista em condição de não poder agir com segurança. As vantagens dessa formula são inegáveis.

A nova Lei Seca, no Artigo 277, determina que o motorista envolvido em acidente de trânsito seja submetido a teste, exame clínico, perícia e os procedimentos técnicos e científicos para verificar se há no organismo a presença de álcool ou substância psicoativa.

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá 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 ou outra substância psicoativa que determine dependência.  
(BRASIL, 2013g)

Em caso de infração, o texto determina que a carteira do motorista e os documentos do veículo devem ser recolhidos pelas autoridades. O veículo também deve ser levado para o depósito dos departamentos de Trânsito. De acordo com o artigo 262, o veículo será mantido sob o Poder Público.

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.  
(BRASIL, 2013g)

Quanto ao recolhimento do documento de habilitação previsto no artigo 262 do Código de Trânsito Brasileiro, seguindo o entendimento da súmula de

número 9 do STJ, não fere o Princípio da Presunção da Inocência, nem tampouco é inconstitucional, Rizzardo (2004, p. 403) traz em sua doutrina o seguinte entendimento:

A rigor, porém, devendo ser notificado da autuação, para o exercício de defesa, unicamente depois de aplicada pela autoridade de trânsito a penalidade é que a suspensão será cumprida. Nestas circunstâncias, verificado o recolhimento, restituir-se-á a habilitação, tão logo superado o estado de embriaguez. Somente depois da aplicação da pena e de seu trânsito em julgado recolhe-se novamente; agora, para o cumprimento da sanção.

Para o doutrinador José de Aguiar Dias (1979, p. 136), quando o agente assume o risco no que diz respeito ao que poderá vir ocorrer por descumprir ou não observar o cumprimento de uma determinada conduta resulta na responsabilização civil deste indivíduo:

A culpa é a falta de diligência na observância da norma de conduta, isto é, o desprezo, por parte do agente, do esforço necessário para observá-la, com resultado não objetivado, mas previsível, desde que o agente se detivesse na consideração das consequências eventuais de sua atitude.

O que ocorre, é que o estado tem se utilizado de medidas para diminuir estas ocorrências, porém estas não tem surtido o efeito esperado. Segundo dados do Governo Federal (2013a), pelo menos 35 mil pessoas morrem de acidentes por ano devido a acidentes com motorista embriagado aumentando a gravidade destes acidentes. Como o álcool é um grande depressor de todo sistema nervoso central, dirigir após ingerir bebida alcoólica diminui os reflexos e deixa a pessoa mais “corajosa”. Uma consequência de quem se envolve neste tipo de acidente estando sob efeito de alguma bebida tem a resistência do corpo reduzida e está mais propenso a hemorragias e conseqüentemente óbito. Conforme site do Governo Federal (2013a), outros países também vêm lutando para a redução destes acidentes implementando políticas públicas mais “agressivas” para tentar conter estes infratores:

Lista elaborada pelo Centro Internacional para Políticas sobre o Álcool (Icap), sediado em Washington (EUA), posiciona o Brasil entre os 20 países que possuem a legislação mais rígida sobre o tema. Das 82 nações pesquisadas, Noruega, Suécia, Polônia, Estônia e Mongólia têm o mesmo nível de rigor do Brasil. Na América do Sul, a tolerância brasileira só fica atrás da Colômbia, onde o limite é zero.

A Noruega foi o primeiro país a criar leis específicas para a mistura álcool e direção. Desde 1936, a legislação de trânsito vem sendo aprimorada e hoje, o limite tolerado para motoristas embriagados é igual ao do Brasil. Se for flagrado com índices maiores que 2 decigramas de álcool por litro de sangue, o condutor perde a carteira por um ano, é preso por no mínimo três semanas, e o trabalho na cadeia é obrigatório. Além disso, as multas aplicadas são proporcionais à renda do infrator.

Assim como no Brasil, países da Europa e das Américas vêm mudando suas legislações de trânsito. Em alguns estados norte-americanos, se o condutor recusa o “teste do bafômetro”, há presunção de embriaguez e apreensão imediata do veículo e da carteira de habilitação. O motorista também é preso em flagrante e tem penas equivalentes a um condutor reprovado pelo teste. O conjunto de medidas fez com que o número de motoristas alcoolizados envolvidos em acidentes nos Estados Unidos caísse de 50% nos anos 1970 para 20% atualmente.

Na França, o motorista que se recusa a soprar o etilômetro fica obrigado a realizar exame de sangue para verificar a quantidade de álcool ingerido. A meta francesa, inclusive, prevê submeter ao bafômetro um terço dos motoristas habilitados por ano. No Reino Unido, além do etilômetro, as autoridades podem exigir teste de sangue ou urina dos condutores suspeitos. Se ele não cooperar, é preso por até seis meses, perde o direito de dirigir por um ano e paga multa de 5 mil libras (quase R\$ 16 mil). (BRASIL, 2013j).

Diante de todos estes dados, fica claro, que, apesar de o Estado estar criando meios para assegurar os direitos fundamentais a segurança pública, saúde e a vida eles ainda não surtem os efeitos esperados. Cabendo desta forma, medidas que venham a tornar eficaz a nova lei seca.

Apesar das pessoas estarem recebendo as informações que a Lei determina, “Os danos à saúde decorrentes do uso abusivo do álcool chamam a atenção por ser demonstrado em um contexto amplo, não afetando apenas o indivíduo que o consome, mas a sociedade como um todo.” (TEIXEIRA, 2004, p).

O ordenamento jurídico aborda, por exemplo, que um cidadão ao dirigir embriagado assumiu o risco, este é o entendimento do doutrinador Nucci: “é o comportamento voluntário desatencioso, voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado” (NUCCI, 2008, p. 202).

Acerca dos efeitos da ingestão de substância etílica a doutrina de Rui Stoco aborda:

O álcool, inclusive em pequenas doses, como salienta Mario Arango Placio, citado por Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, deprime os centros coordenadores do cérebro e retarda sensivelmente as reações normais do condutor experimentado. Em consequência, apesar de sua lucidez mental aparente e de sua habilidade ao volante, o condutor que tenha ingerido bebidas embriagantes tarda muito mais que o normal em atuar ante

circunstâncias imprevistas, o que é causa de numerosos e graves acidentes de trânsito. Fato que se torna realmente arriscado é conduzir veículo depois de haver ingerido álcool, pois os transtornos neuromusculares (como retardos nas reações psicomotoras, diminuição da atenção perturbação dos reflexos com aumento do tempo de reação) ocorrem muito antes de aparecerem sintomas de embriaguez, de modo que nem o condutor nem aqueles que o acompanham dão conta do transtorno, até que surge uma circunstância imprevista que exige decisão e reações rápidas são impossíveis porque existe álcool no organismo, mesmo sendo em pequena quantidade (2007, p. 1510).

Deste modo, após a aprovação da “Lei Seca”, o motorista pego dirigindo sob o efeito de qualquer quantidade de álcool em seu sangue, estará infringindo a Lei conforme previsto no artigo 306 § 1º, I, II, §§ 2º e 3º ambos do Código de Trânsito brasileiro.

Vale citar, que cometendo as infrações supracitadas, estará assumindo o risco e a culpa em tudo aquilo que possa vir a ocorrer, vindo a ter a sua conduta tipificada como culposa, acerca de crime culposos temos sua previsão na redação do art. 18, II do código Penal Brasileiro que apresenta: “Art. 18 - Diz-se o crime: (...) II - culposos, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.” (BRASIL, 2013b).

O crime culposos é resultado de uma conduta voluntária que realiza um fato ilícito que o agente não queria, mas que era previsível ou previsto acarretando respectivamente culpa inconsciente e consciente, que poderia ter sido evitado se o agente tivesse tomado à devida precaução. Neste tipo de crime sempre resultará a lesão. (CAPEZ, 2011, p. 315-320).

Ainda sobre crime culposos Capez traz a seguinte doutrina:

No crime de lesões culposas continua a não existir diferenciação em face da gravidade das lesões para fim de tipificação da infração penal. Assim, aquele que, em acidente de trânsito, culposamente provocou um pequeno machucado no braço da vítima deverá se sujeitar às mesmas penas de quem deu causa à amputação de um braço. Deve a gravidade ser considerada como circunstância judicial no momento da fixação da pena-base (consequências do crime)", (2011, p. 324).

Sempre se estará diante de uma atitude culposa quando aquela ação vier da inteira falta de cuidado do agente por sua conduta. (CAPEZ, 2011, p. 324).

Diante disso surge uma indagação, como devemos tratar este tipo de crime? Acidente ou evento de Trânsito?

Pela doutrina de (DUARTE, 1973, p.15), Acidente de trânsito significa um evento produzido por um fato que envolve trânsito. Assim sendo, o correto a abordar neste caso é evento de trânsito, pois acidente é um bordão mais utilizado pela mídia justamente para chamar a atenção.

### 3 DEFINIÇÃO DE ACIDENTE E A IMPORTÂNCIA DO TRÂNSITO NOS DIAS ATUAIS

Quando utilizamos a palavra acidente de trânsito, falamos de algo que não se encaixa em ato ilícito, este termo, é mais utilizado pelos meios de comunicação, que, sempre ao ser abordado nos remete a alguma tragédia, pela doutrina de Luiz Carlos Rodrigues Duarte, embora muito antiga, é bem explicativa quanto a evento:

(...) “ACIDENTE” significa unicamente “fato eventual ocorrido”, podendo caracterizar-se por um incêndio, um afogamento, um choque de um veículo a um poste, um desabamento, uma inundação ou qualquer outro fato produzido pelo acaso, isto é, que não possa, em nenhum aspecto, caracterizar-se como delito. (1973, p.14)

A definição de acidente de trânsito que melhor caracteriza tais fatos é:

Acidente de trânsito é qualquer evento que envolve trânsito e que ocorre em uma via pública resultando morte, ferimentos e danos a propriedade. (1973, p.15).

Conforme a doutrina de Arnaldo Rizzardo, a importância do trânsito passou a ser tão grande, que gerou um novo direito, a garantia de um trânsito seguro:

(...) tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou ser instituído um novo direito – ou seja, a garantia de um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem respeito com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas. (2004, p. 19)

Diante disso, fica claro que o estado possui o dever de manter um trânsito em condições seguras de uso e o cidadão por sua vez também deve seguir as normas criadas pelo sistema para que se possa fazer uso do trânsito sem grandes riscos a saúde e a vida.

#### 3.1 POLITICAS PUBLICAS DE PREVENÇÃO AOS EVENTOS DE TRÂNSITO

Sobre a influência do trânsito, encontramos no artigo 1º, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro que a segurança é um dever do estado e direito de todos:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 2013e)

Vale lembrar, que existe a Medida provisória 415 de 21 de janeiro de 2008 que proíbe a comercialização de bebidas alcoólicas em alguns pontos que incidiam ainda mais o uso do álcool por motoristas, e que acresceu dispositivo ao Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 1o São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em local contíguo à faixa de domínio com acesso direto a rodovia, a venda varejista e o oferecimento para consumo de bebidas alcoólicas.

§ 1o A violação do disposto no caput implica multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais).

§ 2o Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro e suspensa a autorização para acesso a rodovia pelo prazo de dois anos.

Art. 2o O estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em local contíguo à faixa de domínio com acesso direto a rodovia que inclua entre sua atividade a venda ou o fornecimento de bebidas ou alimentos deverá fixar, em local de ampla visibilidade, aviso indicativo da vedação de que trata o art. 1o.

Art. 3o Compete à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 1o e 2o.

Art. 4o Para os efeitos desta Medida Provisória, entende-se por bebidas alcoólicas as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou acima de meio grau Gay-Lussac. (BRASIL, 2013e).

O Estado vem desenvolvendo meios para resolver as questões no que diz respeito ao álcool no Trânsito, o que acontece é que o ser humano não está respeitando os direitos e deveres fundamentais que um tem com o outro. Acerca do princípio da dignidade da pessoa humana, e a necessidade da intervenção jurídica para sua proteção, a doutrina conceitua como:

A qualidade intrínseca e distintiva de cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.(SARLET, 2001, p. 364).

O Estado tem se utilizado de medidas para diminuir estas ocorrências, porém estas não tem surtido o efeito esperado. Segundo dados do Governo Federal (2013e), pelo menos 35 mil pessoas morrem de eventos de trânsito por ano devido a eventos com motorista embriagado aumentando a gravidade destes eventos. Como o álcool é um grande depressor de todo sistema nervoso central, dirigir após ingerir bebida alcoólica diminui os reflexos e deixa a pessoa mais “corajosa”. Uma consequência de quem se envolve neste tipo de evento estando sob efeito de alguma bebida é que tem a resistência do corpo reduzida e acaba ficando mais propenso a hemorragias e conseqüentemente óbito. Ainda nos dados do Governo Federal, outros países também vêm lutando para a redução destes acidentes implementando políticas públicas mais “agressivas” para tentar conter estes infratores como já citado anteriormente.

Desde 20 de dezembro de 2012 quando foi sancionada a nova Lei Seca, ficou definido que não será apenas o bafômetro o indicador do motorista estar alcoolizado ou não, poderão também ser utilizados outros meios de prova, antes, o motorista se negava porque não tem obrigação de criar prova contra si mesmo, diante desta nova realidade tudo muda, como consta na redação do CTB em seu art. 306, § 1º, II e § 2º :

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

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

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

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (BRASIL, 2013e)

A Política Nacional de Trânsito brasileira tem como maior preocupação a segurança do indivíduo, tratando ele como seu maior beneficiário. Cria deste modo, meios que venham a trazer um trânsito mais seguro, que vise o desenvolvimento de forma igual para todos, inclusive em outras formas, como educação, saúde e meio ambiente como está estabelecido no artigo 23, XII da Constituição Federal:

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito. (BRASIL, 2014b)

Também acerca da educação, encontra-se embasamento na Política Nacional de Trânsito:

A Política Nacional de Trânsito considera como marco referencial todo um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira, e integra objetivos, diretrizes e estratégias que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca da promoção e da expansão da cidadania, da inclusão social, da redução das desigualdades e do fortalecimento da democracia. (BRASIL, 2013i, p. 05)

Está previsto no Código de Trânsito brasileiro em seu art. 1º, § 2º, que todos temos o direito a condições seguras no trânsito, e que devem ser tomadas as medidas cabíveis para a garantia de ir e vir em segurança:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 2013e)

Quando se fala no dever de todos de garantir a segurança, nos deparamos com um conflito, pois o homem tem uma propensão a se autodestruir, sabe das consequências que determinadas atitudes levarão, mas mesmo assim continua a praticá-la.

A concepção autoritária se apóia em um modelo de sociedade centrado no conflito. Nessa tradição da teoria política, se inserem autores como Maquiavel, Hobbes e Schmitt, que compartilham um ponto de vista pessimista sobre os seres humanos, ao caracterizá-los como vocacionados para a prática de hostilidades recíprocas. Para Schmitt, por exemplo, a política se define como relação “amigo-inimigo” (SCHMITT, 1992, p. 27).

### 3.2 OBRIGAÇÃO DO CIDADÃO EM MANTER O TRÂNSITO MAIS SEGURO

Deste modo, além do Estado ter sua parte na manutenção da segurança pública, cabe também ao cidadão, através de seus atos manter esta “tranquilidade”, isto fica bem claro nos artigos artigo 28 c/c 306 e 310 ambos do Código de Trânsito Brasileiro 10:

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.  
(...)

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

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança.  
(BRASIL, 2013e).

Como nos dias atuais as ocorrências com motoristas alcoolizados está cada vez maior, a citação do artigo acima não faz muito sentido, sendo que ele deveria garantir a utilização do trânsito de maneira segura, tirando das ruas estes infratores e conseqüentemente diminuindo o risco que é pegar uma estrada com a família para curtir um feriadão por exemplo.

### 3.3 IMPORTÂNCIA E REFLEXO DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Conforme o art. 74 do CTB, todos temos o direito a educação no trânsito:

“Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Mas, para que seja efetiva esta educação, é necessário que ocorra a conscientização dos cidadãos:

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.  
(BRASIL, 2013i, p. 15).

No que diz respeito à educação no trânsito, Panitz em sua doutrina embora na década de 90, já conseguia ver a necessidade da implantação de medidas sócio educativas:

A educação é das mais graves e há que se adotar estratégias de ação que sejam eficientes e eficazes. Tal profilaxia deverá contar de 3 fases. Uma Prevenção Primária que atue no sistema educacional e nos sistemas de formação profissional, médio e superior. Uma Prevenção Secundária, mediante a intervenção repressora da fiscalização, que deverá atuar com maior frequência no Trânsito e permanentemente nos acidentes com vítimas, (...) a terceira fase, de uma certa forma também preventiva, que

seria a recuperação e o resgate social do motorista responsável(...) (1991, p. 59)

Ainda sobre a educação no trânsito, não basta apenas à informação chegar ao cidadão, ele tem que assimilar e compreender, passando a fazer uso da mesma, inclusive se for o caso, mudança de hábitos culturais:

A educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não se limita a eventos esporádicos e não permite ações descoordenadas. Pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e clientela diferenciada. (BRASIL, 2013i, p. 15).

Desta forma, quando alguém se propõe a ingestão de qualquer tipo de bebida alcoólica estará assumindo o risco daquilo que poderá vir a ocorrer, neste caso, irá cometer um crime culposo, pois estará colocando não apenas sua vida em risco, mas a de toda uma sociedade. “A educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito enfatizando a corresponsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar”. (BRASIL, 2013i)

#### 3.4 OBRIGAÇÕES DE INFORMAÇÃO NAS PROPAGANDAS DE BEBIDAS ALCOOLICAS SOBRE OS MALEFÍCIOS QUE ELA CAUSA

Segundo o artigo 220 da Carta Magna em seu § 4º toda propaganda comercial do uso de bebidas alcoólicas deverá constar quando se fizer necessário das advertências que o seu uso acarretará ao indivíduo:

§ 4º - A propaganda comercial de tabaco, bebidas alcoólicas, agrotóxicos, medicamentos e terapias estará sujeita a restrições legais, nos termos do inciso II do parágrafo anterior, e conterá, sempre que necessário, advertência sobre os malefícios decorrentes de seu uso. (BRASIL, 2014b)

Conforme o dispositivo acima, a Carta Magna já faz a exigência da advertência no caso do uso de bebidas, pois o mesmo causa malefícios ao consumidor e até aqueles que não fazem uso da mesma. O que acontece, é que esta informação apenas escrita não está fazendo o efeito que se espera do indivíduo, portanto, deverá ser adotada uma medida mais drástica para chamar a atenção para os riscos que o consumo daquele produto poderá vir a acarretar.

O conteúdo presente no artigo 5º, inciso XXXIII, da Constituição Federal de 1988, também pode ser chamado de princípio da publicidade, pois ele vem garantir a todos o direito de receber informações de interesse público ou particular.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado. (BRASIL, 2014b).

Apesar das pessoas estarem recebendo as informações que a Lei determina, “Os danos à saúde decorrentes do uso abusivo do álcool chamam a atenção por ser demonstrado em um contexto amplo, não afetando apenas o indivíduo que o consome, mas a sociedade como um todo.” (TEIXEIRA, 2004, p). Diante disso, vale citar o posicionamento de Arnaldo Rizzardo (ANO, 2004, p. 796) ao abordar que se trata de crime quando o motorista provocar ameaça de perigo ou dano à sociedade ou a bens públicos.

### 3.5 CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE RESULTANDO EVENTO

A definição de embriaguez ao volante está explicitada no art 165 c/c art 306 ambos do CTN:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (...)

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência (...) (BRASIL, 2013e)

Para reafirmar o texto dos artigos supracitados Rizzardo (2004, p. 786), em seu entendimento sobre embriaguez tem a seguinte posição: “corresponde a um estado temporário de intoxicação da pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou de semelhantes efeitos, que o priva do poder de autocontrole e reduz ou anula a capacidade de entendimento.”

Quanto ao que vem na redação do art. 306 do CTB, está no rol dos artigos da Seção II que classifica os Crimes em Espécie, ou seja, comete crime o

motorista que dirigir veículo estando com sua capacidade psicomotora alterada por estar sob domínio de qualquer substância química que possa alterar a função cerebral, ele trouxe ainda a possibilidade da autoridade policial poder se utilizar de outros meios em direito admitidos para provar o estado de embriaguez.

Quanto ao dirigir, a doutrina de Guilherme de Souza Nucci nos mostra que agora a conduta não diz mais respeito apenas dirigir em “via pública”, comporta vários locais, inclusive áreas internas:

Conduzir (guiar, dirigir) é a conduta visada, tendo por objeto o veículo automotor. É preciso considerar que este delito não mais precisa ocorrer em via pública, pois essa expressão foi retirada do tipo penal. Logo, é possível caracterizar-se o delito em locais diversos, tais como estacionamentos e áreas internas de condomínios, lojas, shoppings, sítios, fazendas e etc. Não é imprescindível, para a caracterização deste crime, a individualização de vítimas, vale dizer, é dispensável a identificação de quem, efetivamente, correu o risco de ser atingido, sofrendo lesão, em virtude do comportamento do agente. (...) (NUCCI, 2013, p. 715)

A respeito da matéria, o professor e doutrinador Luiz Régis Prado pontifica a respeito do dolo eventual e da culpa consciente:

Dolo eventual significa que o autor considera seriamente como possível a realização do tipo legal e se conforma com ela. O agente não quer diretamente a realização do tipo, mas a aceita como possível ou provável. O agente conhece a probabilidade de que sua ação realize o tipo e ainda assim age.

Na culpa consciente ou com previsão, o autor prevê o resultado como possível, mas espera que não ocorra. Há efetiva previsão do resultado, sem a aceitação do risco de sua produção (confia que o evento não sobrevirá). Por sem dúvida, há uma consciente violação do cuidado objetivo. A previsibilidade no delito de ação culposa se acha na culpabilidade e no tipo de injusto.

Existe um traço comum entre o dolo eventual e culpa consciente: no dolo eventual, o agente presta anuência, consente, concorda com o advento do resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo a renunciar à ação. Ao contrário, na culpa consciente, o agente afasta ou repele, embora inconsideradamente, a hipótese de superveniência do evento e compreende a ação na esperança de que este não venha ocorrer - prevê o resultado como possível, mas não o aceita, nem o consente. (PRADO, 2006).

O ordenamento jurídico aborda, por exemplo, que um cidadão ao dirigir embriagado assumiu o risco, este é o entendimento do doutrinador Nucci: "é o comportamento voluntário desatencioso, voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado" (NUCCI, 2008, p. 202).

Acerca dos efeitos da ingestão de substância etílica a doutrina de Rui Stoco aborda:

O álcool, inclusive em pequenas doses, como salienta Mario Arango Placio, citado por Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, deprime os centros coordenadores do cérebro e retarda sensivelmente as reações normais do condutor experimentado. Em consequência, apesar de sua lucidez mental aparente e de sua habilidade ao volante, o condutor que tenha ingerido bebidas embriagantes tarda muito mais que o normal em atuar ante circunstâncias imprevistas, o que é causa de numerosos e graves acidentes de trânsito. Fato que se torna realmente arriscado é conduzir veículo depois de haver ingerido álcool, pois os transtornos neuromusculares (como retardos nas reações psicomotoras, diminuição da atenção perturbação dos reflexos com aumento do tempo de reação) ocorrem muito antes de aparecerem sintomas de embriaguez, de modo que nem o condutor nem aqueles que o acompanham dão conta do transtorno, até que surge uma circunstância imprevista que exige decisão e reações rápidas são impossíveis porque existe álcool no organismo, mesmo sendo em pequena quantidade. (STOCO, 2007, p. 1510).

Deste modo, após a aprovação da “Lei Seca”, o motorista pego dirigindo sob o efeito de qualquer quantidade de álcool em seu sangue, estará infringindo a Lei conforme previsto no artigo 165, 276, e 277§ 2º ambos do Código de Trânsito brasileiro:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Art. 277. § 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. (BRASIL, 2013e)

Com o advento da “Nova Lei Seca”, a redação do art. 270, § 4º do CTB, o que alterou foi apenas a ordem, mas continua com o mesmo teor, faz-se a apreensão do veículo em caso de embriaguez, por exemplo, e só será liberado o mesmo com a apresentação de um condutor habilitado, caso isto não ocorra o automóvel será encaminhado a algum pátio autorizado tendo à custa gerada ao proprietário. Acerca deste assunto a doutrina traz o seguinte entendimento:

A rigor, porém, devendo ser notificado da autuação, para o exercício de defesa, unicamente depois de aplicada pela autoridade de trânsito a penalidade é que a suspensão será cumprida. Nestas circunstâncias, verificado o recolhimento, restituir-se-á a habilitação, tão logo superado o estado de embriaguez. Somente depois da aplicação da pena e de seu

transito em julgado recolhe-se novamente o documento; agora, para o cumprimento da sanção. (RIZZARDO, 2004, p. 403)

Vale citar, que cometendo as infrações supracitadas, estará assumindo o risco e a culpa em tudo aquilo que possa vir a ocorrer, vindo a ter a sua conduta tipificada como culposa, acerca de crime culposos temos sua previsão na redação do art. 18, II do código Penal Brasileiro que apresenta: “Art. 18 - Diz-se o crime: (...) II - culposos, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.” (BRASIL, 2013b).

O crime culposos é resultado de uma conduta voluntária que realiza um fato ilícito que o agente não queria, mas que era previsível ou previsto acarretando respectivamente culpa inconsciente e consciente, que poderia ter sido evitado se o agente tivesse tomado a devida precaução. Neste tipo de crime sempre resultará a lesão.

Ainda sobre crime culposos temos a seguinte doutrina:

No crime de lesões culposas continua a não existir diferenciação em face da gravidade das lesões para fim de tipificação da infração penal. Assim, aquele que, em acidente de trânsito, culposamente provocou um pequeno machucado no braço da vítima deverá se sujeitar às mesmas penas de quem deu causa à amputação de um braço. Deve a gravidade ser considerada como circunstância judicial no momento da fixação da pena-base (consequências do crime). (CAPEZ, 2011, p. 324).

A doutrina de Carlos Roberto Gonçalves deixa bem claro no que diz respeito de culpa e responsabilização civil:

A culpa grave é a decorrente de uma violação mais séria do dever de diligência que se exige do homem mediano. Costuma-se dizer que a culpa grave ao dolo se equipara. Ocorre, na responsabilidade civil automobilística, em casos de excesso de velocidade, de ingresso em cruzamentos com o semáforo fechado, de direção em estado de embriaguez, etc, (GONCALVES, 2003. p. 476).

“Sempre se estará diante de uma atitude culposa quando aquela ação vier da inteira falta de cuidado do agente por sua conduta.” (CAPEZ, 2011, p. 324).

### 3.6 DADOS DO ENVOLVIMENTO DE BEBIDAS ALCOOLICAS NO TRÂNSITO E O SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE

Aqui no Brasil, a relação entre álcool e volante já é rotineira e bem conhecida. Para confirmar isto, existem os dados da Organização Mundial da Saúde – OMS (2013) que apresentam a margem de muitas mortes no trânsito por consequência da ingestão de algum tipo de bebida.

O levantamento revelou que entre as pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, 22,3% dos condutores, 21,4% dos pedestres e 17,7% dos passageiros apresentavam sinais de embriaguez ou confirmaram consumo de álcool. Entre os atendimentos por acidentes, a faixa etária mais prevalente foi a de 20 a 39 anos (39,3%). O VIVA revela ainda que a proporção do consumo de bebida alcoólica entre os pacientes homens foi bem superior ao das mulheres: 54,3% dos homens que sofreram violência e 24,9% dos que sofreram acidente de trânsito tinham ingerido álcool, enquanto os índices entre as pessoas do sexo feminino foram de 31,5% e 10,2%, respectivamente.

Os dados sobre acidentes de trânsito revelam que em 2009, 123 mil pessoas foram internadas pelo SUS. Em 2010, 145 mil; em 2011, 153 mil; e 157 mil no ano passado, número que ainda não é definitivo. Só em 2011, o Sistema Único de Saúde gastou R\$ 200 milhões em internações de pessoas que sofreram acidentes de trânsito. (OMS, s.d.)

Ainda conforme dados do Governo Federal (DETRAN, 2014) 21% dos eventos que ocorrem estão ligados ao uso de bebidas alcoólicas, os dados são ainda mais assustadores quando apresentam que de cinco vítimas de acidentes pelo menos uma estava sob efeito de algum tipo de bebida alcoólica, causando forte impacto nos gastos ao Sistema único de Saúde (SUS). Ainda o mesmo estudo apresentou que nestes atendimentos a faixa etária que prevalece é a de 20 a 39 anos, resultando em 39,3% de ocorrências em decorrência do uso de bebidas. Apenas em 2011, o Sistema único de Saúde registrou 155 mil internações todas relacionadas a acidente de trânsito, gerando um custo de R\$ 200 milhões.

### 3.7 ESTATÍSTICAS DA ATUAL REALIDADE DOS EVENTOS DE TRÂNSITO

Conforme Waiselfisz (2013, p. 06), os acidentes de trânsito vêm sendo hoje a 3ª causa de mortes na faixa etária de 30 a 44 anos. A 2ª na de 5 a 14 e por fim e a mais alarmante a 1ª na faixa de 15 a 29 anos de idade.

O condutor embriagado tende a fixar os obstáculos, quando o correto é que ele mantenha o olhar em movimento, a fim de assegurar uma boa atenção difusa. O campo de visão é estreitado, passando a ver em forma de túnel; o certo é que ele tenha um domínio visual completo do quadro todo. (DOTTA, 1998, p.114-115).

Com relação a estatísticas, o setor de estatísticas do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina, apresenta em seu relatório as prisões e autuações por embriaguez no período de primeiro de janeiro a vinte e quatro de agosto de 2014, trazendo à tona a seguinte realidade: no Posto 05 (Cocal do Sul), teve 18 autuações com fulcro no art. 165 do CTB, e 12 prisões com base no art. 306 também do CTB.

Quanto à violência gerada pelo consumo de bebida alcoólica no trânsito brasileiro, consultando os dados da polícia rodoviária é possível perceber o quão alarmante são os dados, onde existem vítimas fatais:

A violência do trânsito no Brasil pode ser demonstrada em números. **Por ano, pelo menos 35 mil pessoas morrem em decorrência de acidentes.** Só em rodovias federais, essa quantidade se aproxima a 7 mil. Numa lista de causas de desastres, a ingestão de álcool aparece entre os sete vilões das estradas. Não se pode negar que motoristas alcoolizados potencializam a gravidade dos acidentes. O álcool é um forte depressor do Sistema Nervoso Central. Por isso, quem bebe e pega o volante tem os reflexos prejudicados. Fica mais corajoso, mas reage de forma lenta e perde a noção de distância. Quando é vítima de desastre de trânsito, resiste menos tempo aos ferimentos, já que as hemorragias quase sempre são fatais. (BRASIL, 2013j)

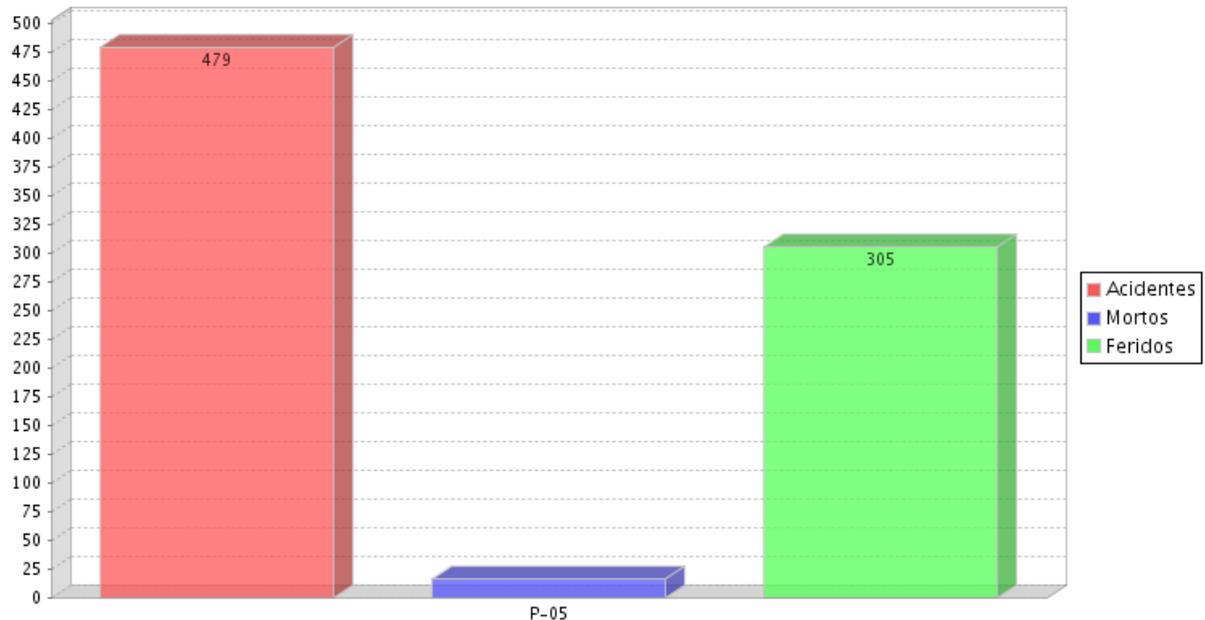
Segundo dados emitidos no dia 25/08/2014 às 14h37min do Departamento Estadual de Infraestrutura de Santa Catarina a quantidade de acidentes no posto 05 da Polícia Rodoviária no período de 01/01/2013 a 31/12/2013 traz a seguinte realidade:

Tabela 2 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2013-31/12/2013)

POSTO	MORTOS	FERIDOS	C/ VÍTIMAS	S/ VÍTIMAS
p-05	16	305	225	254
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>305</b>	<b>225</b>	<b>254</b>

Fonte: DETRAN, 2014.

Figura 1 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2013-31/12/2013)



Fonte: DETRAN, 2014.

Após a análise dos dados apresentados referentes ao posto 05, neste período ocorreram 479 eventos sendo estes 225 com vítimas e 254 sem vítimas, obtendo um número então de 305 pessoas feridas e 16 mortes.

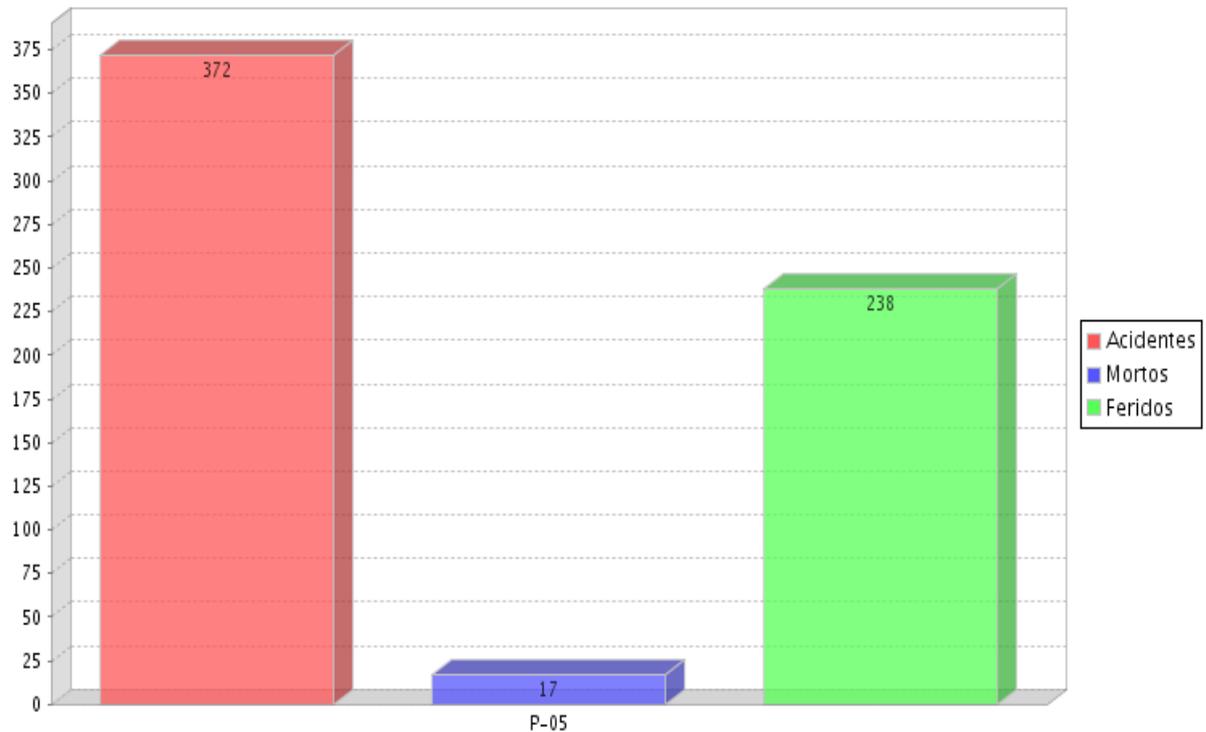
Comparando os dados emitidos do mesmo Departamento Estadual de Infraestrutura de Santa Catarina ainda relacionado ao posto 05 a quantidade de eventos no período de 01/01/2014 a 31/12/2014, traz a seguinte realidade:

Tabela 3 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2014-31/12/2014)

POSTO	MORTOS	FERIDOS	C/ VÍTIMAS	S/ VÍTIMAS
p-05	17	238	182	190
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>238</b>	<b>182</b>	<b>190</b>

Fonte: DETRAN, 2014.

Figura 2 - Acidentes no Posto 05 da PR (01/01/2014-31/12/2014)



Fonte: DETRAN, 2014.

Este gráfico traz a estatística de 372 eventos sendo que 182 com vítimas e 190 sem vítimas e 17 mortos.

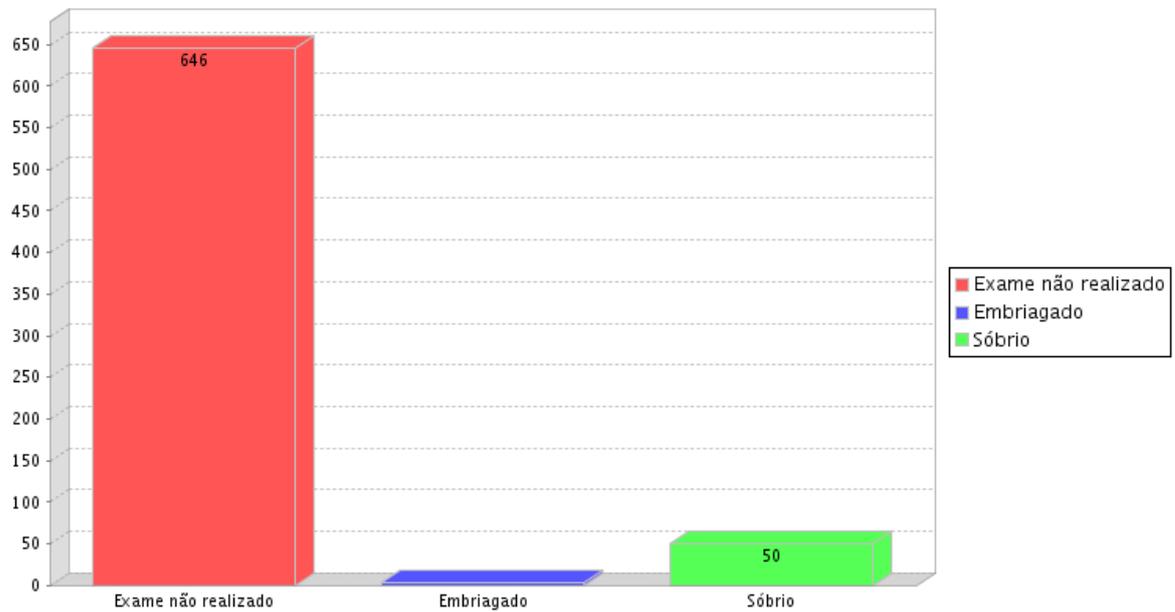
Diante de todos estes dados, é importante também salientar da quantidade de eventos ocorridos e que não foi averiguada a condição dos motoristas, temos uma porcentagem bem assustadora na faixa de 92,42%, isto se dá a vários fatores, entre eles o excesso de etapas a ser realizada pelos policiais e a urgência no atendimento.

Tabela 4 - Condição do condutor não averiguada

Condutor	Quantidade	Percentual (5%)
Exame não realizado	646	92,42
Embriagado	03	0,43
Sóbrio	50	7,15
Total	699	

Fonte: DETRAN, 2014.

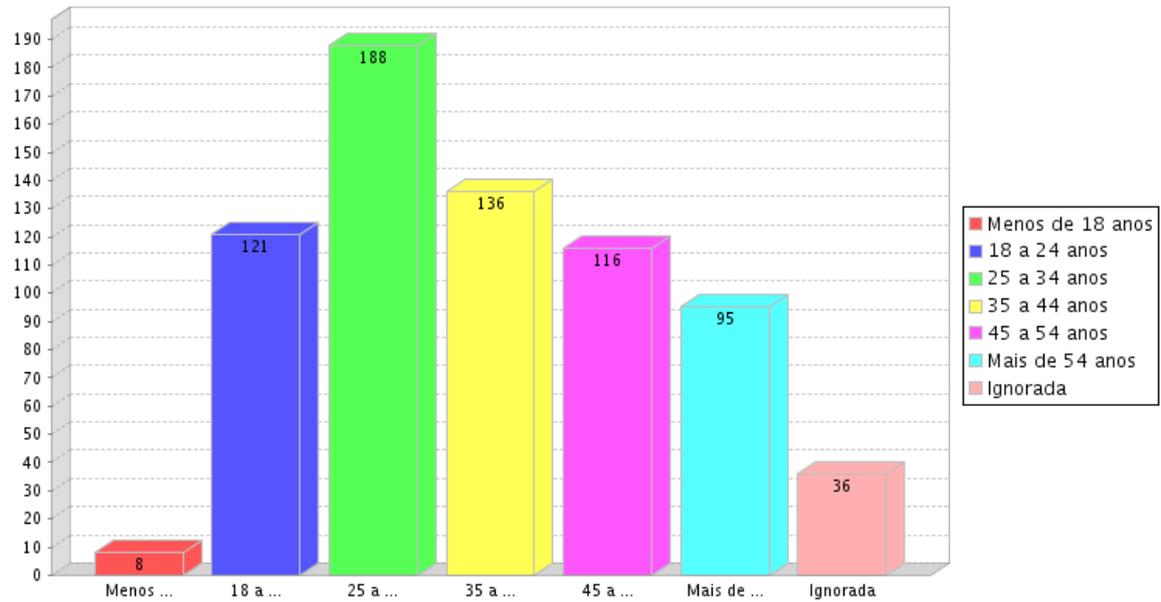
Figura 3 - Condição do condutor não averiguada



Fonte: DETRAN, 2014.

Seguindo os dados vamos saber a faixa etária envolvida nos eventos, e qual delas é a de maior incidência. Analisando o gráfico abaixo, do Posto 05, fica fácil a interpretação, se obteve uma estatística de 8 eventos com motoristas com idade menor de 18 anos, 121 de 18 a 24 anos, 188 de 25 a 34 anos, 136 de 35 a 44 anos, 116 de 45 a 54 anos, 95 com motoristas com mais de 54 anos e 36 eventos onde não foi averiguada a idade.

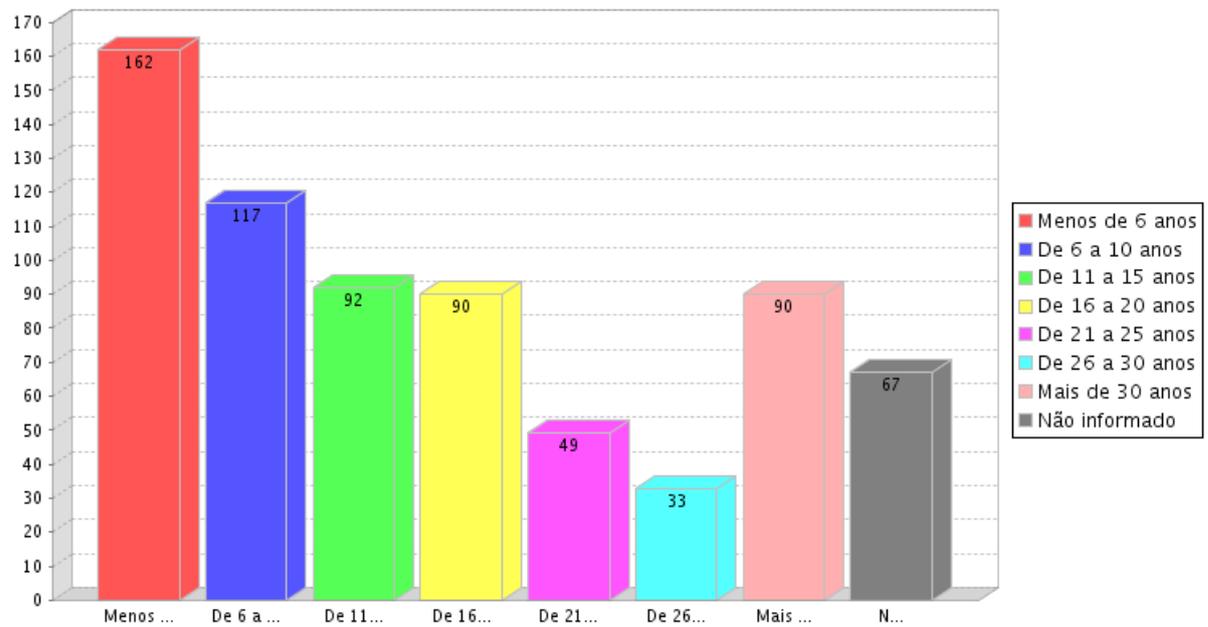
Figura 4 - Idade dos envolvidos



Fonte: DETRAN, 2014.

Neste próximo gráfico, temos a estatística da quantidade de condutores envolvidos em eventos por tempo de habilitação:

Figura 5 - Tempo de habilitação dos condutores



Fonte: DETRAN, 2014.

Fazendo o comparativo fica muito claro que a maioria dos eventos se dá nos primeiros anos de habilitação, ficando com 162 para quem tem a menos de 6 anos seguido por 117 para os que tem de 6 a 10 anos, também é possível de analisar que com o passar dos anos vai diminuindo a ocorrência conforme o tempo que o motorista já está habilitado, e volta a aumentar quando tem muito tempo também.

### 3.9 APRESENTAÇÃO A PARTIR DOS DADOS COMPARATIVOS DA IMPLANTAÇÃO DE UMA POLÍTICA PUBLICA DE PREVENÇÃO QUE VENHA SURTIR O EFEITO QUE SE BUSCA

Trazendo estes dados a realidade brasileira, fica fácil de enxergar que o que falta principalmente em nossas estradas é a educação do cidadão e a fiscalização mais efetiva.

Já existem programas de educação nas escolas, porém, estes programas devem ser mais direcionados e que venham a impactar o espectador, que, quando for uma criança, ela possa chegar em casa e explicar aos pais a gravidade que é beber e dirigir por exemplo.

Outra medida que traria bons resultados seria uma fiscalização mais regular, ou seja, tornar-se hábito a fiscalização de motoristas e em horários alternados e dias diferentes, fazendo desta forma o motorista estar sempre sabendo que a chance de ser pego é maior que a de passar impune, porque é a impunidade que leva o motorista insistir em beber e dirigir mesmo sabendo que a lei agora é zero álcool.

Existem vários métodos de detecção de alcoolemia. O mais popular é o teste do etilômetro, vulgarmente conhecido como '*bafômetro*', equipamento que identifica presença e quantidade de álcool no organismo a partir da análise do ar expelido pelos pulmões. Outra forma é a análise de sangue em laboratório. A verificação de que o condutor se encontra alcoolizado também pode ser feita pelo agente através da observação dos notórios sinais de embriaguez, classificados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito. Nestes casos, as avaliações servem inclusive para configurar crime de trânsito. Em casos específicos, o agente de fiscalização também poderá encaminhar o motorista suspeito a exames clínicos e de sangue, se houver determinação da autoridade policial. (BPMRV, 2014)

Com os vários métodos utilizados para a verificação de alcoolemia em vigor com a Nova Lei Seca, mesmo o motorista se recusando a fazer o exame mais comum que é o “bafômetro” o agente pode observar os sinais que indicam embriaguez.

## 4 PANORAMA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO AOS EVENTOS DE TRÂNSITO E SUAS PERSPECTIVAS

A definição de embriaguez ao volante está explicitada no art. 165 c/c art. 306 ambos do CTB:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (...)

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (...). (BRASIL, 2013e).

Para reafirmar o texto dos artigos supracitados Rizzardo (2004, p. 786), em seu entendimento sobre embriaguez tem a seguinte posição: “corresponde a um estado temporário de intoxicação da pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou de semelhantes efeitos, que o priva do poder de autocontrole e reduz ou anula a capacidade de entendimento.”

O Estado, diante do quadro de problemas relacionados ao uso de bebida alcoólica e o trânsito, tem criado várias políticas de prevenção e enfrentamento, como o que dispõe o Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007, em seu anexo II:

1.2. Apoiar pesquisa nacional sobre o consumo de álcool, medicamentos e outras drogas e sua associação com acidentes de trânsito entre motoristas particulares e profissionais de transporte de cargas e de seres humanos.

4.1. Apoiar o desenvolvimento de campanha de comunicação permanente, utilizando diferentes meios de comunicação, como, mídia eletrônica, impressa, cinematográfico, radiofônico e televisivo nos eixos temáticos sobre álcool e trânsito, venda de álcool para menores, álcool e violência doméstica, álcool e agravos da saúde, álcool e homicídio e álcool e acidentes.

7. Referente à associação álcool e trânsito:

7.1. Difundir a alteração promovida no Código de Trânsito Brasileiro, quanto à comprovação de estado de embriaguez;

7.2. Recomendar a inclusão no curso de reciclagem previsto no artigo 268 do Código de Trânsito Brasileiro, de conteúdo referente às técnicas de intervenção breve para usuários de álcool;

7.3. Recomendar a revisão dos conteúdos sobre uso de álcool e trânsito nos cursos de formação de condutores e para a renovação da carteira de habilitação;

7.4. Recomendar a inclusão do tema álcool e trânsito na grade curricular da Escola Pública de Trânsito;

8.5. Articular a realização de curso de capacitação para profissionais de trânsito; (BRASIL, 2013c).

Dentre os meios utilizados pelo Estado para prevenção e enfrentamentos ao uso de bebidas alcoólicas no trânsito, nos deparamos com a nova redação do

CTB trazida pela Lei 12.760/12 em seu artigo 306, especialmente no § 2º, admite outros meios de prova em direito admitidos:

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

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 2013e)

Existem muitas doutrinas a favor da comprovação da alteração da capacidade psicomotora alterada por meio de provas que não sejam o teste do bafômetro nem o exame de sangue, neste sentido Nucci (2008) apresenta:

(...) o Estado não perde o poder de polícia por conta disso. Se um motorista for flagrado colocando em risco a segurança viária, sob a suspeita de estar dirigindo influenciado pelo álcool, pode ser detido e lavrado o flagrante como incurso no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro. A prova, entretanto, será feita por outra forma (exame clínico ou testemunhas) (...).

No mesmo sentido Brutti (2008) traz o seguinte entendimento:

(...) Não seria a embriaguez ao volante, sabidamente, uma das principais causas de acidentes e mortes no trânsito brasileiro? O álcool e as demais substâncias de efeitos embriagantes não atuam, como é de todos cediço, diretamente sobre o sistema nervoso central, diminuindo sensivelmente a capacidade de reação do condutor de veículo automotor e colocando, assim, a segurança coletiva em irrefutável xeque? (...)

Assim, antes da reforma, além de estar embriagado, era necessário que o condutor conduzisse irregularmente o seu veículo, levando a efeito manobras desnecessariamente bruscas, em ziguezague, aproximando-se perigosamente de outros veículos, do meio-fio, das calçadas, de pedestres, etc. Agora já é bastante a constatação de que o condutor esteja embriagado, ainda que conduzindo regularmente o seu veículo, para que haja a subsunção da sua conduta ao tipo em comento.

(...)

Restaram-se, então, em uma situação delicada aquelas autoridades públicas como o Delegado de Polícia, aplicadores diretos da norma que são, nas situações de apresentação de presos em flagrante por incidência,

em tese, no tipo do art. 306 do CTB, com supedâneo exclusivo em prova testemunhal, tendo de decidir pelas autuações, ou não, em flagrante, ou pela liberação desses conduzidos. (...)

Ora!, se o condutor embriagado não permitiu sua submissão corporal ao teste do bafômetro, bem como não aceitou a coleta de sangue do seu corpo, para aferição de seu estado etílico, bem como, por exemplo, não tenha sido possível a sua imediata condução a exame clínico, desaparecendo, então, o que não é raro, os vestígios da embriaguez alcoólica, perfeitamente viável é o suprimento dessa lacuna pela prova testemunhal.

(...)

Porém, é mais uma vez a jurisprudência, sempre prudente, a esclarecer a melhor maneira de se interpretar a norma, asseverando, então, que, a embriaguez pode ser provada não apenas pelo exame de dosagem alcoólica o qual não é essencial, mas também pela prova testemunhal (*ictu oculi*), devendo esta ser a preponderante sobre aquele primeiro exame, ante a relatividade dos efeitos do álcool sobre os indivíduos.

Logo, com a revogação da Lei 11.705/2008, pela Lei 12.760/2012, é perceptível que a vontade do legislador foi a de enrijecer uma Lei já existente, admitindo deste modo como comprovação do estado de embriaguez do condutor a prova testemunhal:

Art. 1º Esta lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, **com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool (...)**. (BRASIL, 2013g) (grifo nosso)

Para o Delegado de Polícia, mestre e professor Eduardo Luiz Santos Cabette (2013) a respeito da Nova Lei Seca e suas principais alterações, traz o seguinte entendimento:

(...) É nesse contexto que surge a iniciativa do legislativo de aprovar a Lei 12.760/2012 a fim de consertar pelos meios adequados os equívocos cometidos na edição da Lei 11.705/2008 O intento óbvio é retomar a técnica anterior em que não se fica atrelado a uma concentração de álcool no sangue ou no ar alveolar, mas a comprovação do estado perigoso na direção de automotores pode ser produzida por outros meios legais, com especial destaque para a prova pericial do exame clínico. Isso porque esta é uma prova conclusiva e forte com respeito à qual o indivíduo não tem como se negar a colaborar, já que sua realização independe mesmo de sua colaboração. Trata-se de um exame levado a efeito externamente por perito médico – legista e totalmente independente de colaboração do suspeito, onde não vige, portanto, a questão da não - autoincriminação.

(...)

O § 1º., incisos I e II é diretamente ligado ao “caput”. Esses dispositivos legais estabelecem como se constatará a alteração da capacidade psicomotora devido à influência de álcool ou demais substâncias mencionadas no “caput”. Segundo a normativa enfocada tal constatação se dará por duas vias *alternativas*. É preciso ressaltar sempre que os incisos I

e II são ligados pela conjunção alternativa “ou”, de modo que devem ser interpretados separadamente, sem qualquer necessidade de integração a não ser diretamente com o “caput”. Ou seja, não há necessidade, para a comprovação da alteração da capacidade psicomotora, que o agente incida nos incisos I e II, mas sim que incida no inciso I “ou” no inciso II. É claro que se houver no caso concreto incidência dupla, tanto melhor, mas isso não é exigível e muito menos imprescindível para a caracterização do crime.

(...)

É neste inciso II que está o conserto da trapalhada providenciada pela Lei 11.705/2008. Agora, se o condutor se nega, usando de um direito constitucional seu, a submeter-se a exames de sangue ou de etilômetro, nada impede sua prisão em flagrante, seu processo e condenação com base em outras provas, dentre as quais se destaca aquela que sempre foi a protagonista nestes casos, qual seja, o exame clínico de embriaguez levado a efeito pelo Médico – Legista. Foi somente durante o triste período de vigência da redação dada pela infeliz Lei 11.705/2008 que o exame clínico perdeu boa parte de sua imensa funcionalidade. Agora a Lei 12.760/2012 revitaliza o exame clínico (Antes tarde do que nunca!). Finalmente, retorna para as agências estatais o controle sobre a punição do infrator. Não é mais o próprio suspeito que irá decidir se haverá produção de provas contra si. São as agências estatais que irão produzir as provas necessárias através de exames, testes ou outros meios legais que independem da colaboração do indigitado.

Diante do exposto, a constatação da conduta do motorista em se enquadrar ou não na capacidade psicomotora alterada por influência de bebidas alcoólicas ou outra substância que altere seu comportamento se dá no texto do art. 360, § 1º, I, II, e , § 2º, 3º, ambos do CTB.

Ainda referente a outros meios de provas em direito admitidas temos a decisão do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, ao julgar a Apelação Cível nº 223518 (AC 200005000385751), a simples recusa não o enquadra no delito, mas as demais provas de embriaguez permitidas pelo § 2º, do art. 306 do CTB se constatadas sim, como a ementa abaixo apresenta:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE COM EFEITO "ERGA OMNES". USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. VEDAÇÃO. INTELIGÊNCIA DO ART. 102, I, A, DA CF. PRECEDENTES. IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA DO PEDIDO. INADEQUAÇÃO DA VIA PROCESSUAL ELEITA. CARÊNCIA DE AÇÃO. EXTINÇÃO DO PROCESSO, SEM JULGAMENTO DE MÉRITO. PROVIMENTO DO APELO. CONHECIMENTO IMEDIATO DO MÉRITO PELO TRIBUNAL. OBRIGATORIEDADE DE TESTE DE ALCOOLEMIA. VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DE RECUSA DA PROVA AUTO-INCRIMINATÓRIA. PROCEDÊNCIA DO PEDIDO. - O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, NA SUA COMPOSIÇÃO PLENA, JÁ ADMITIU A POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA COMO INSTRUMENTO ADEQUADO E IDÔNEO DE CONTROLE INCIDENTAL DE CONSTITUCIONALIDADE, PELA VIA DIFUSA, DE QUAISQUER LEIS OU ATOS DO PODER PÚBLICO, MESMO QUANDO CONTESTADOS EM FACE DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA, PROCLAMANDO NÃO SE REGISTRAR, EM TAL HIPÓTESE, SITUAÇÃO CONFIGURADORA DE

USURPAÇÃO DA SUA COMPETÊNCIA, DESDE QUE A INCONSTITUCIONALIDADE SEJA INVOCADA COMO FUNDAMENTO, COMO CAUSA DE PEDIR, CONSTITUINDO QUESTÃO PREJUDICIAL AO JULGAMENTO DO MÉRITO, NÃO COMO PEDIDO DE APRECIÇÃO DA VALIDADE CONSTITUCIONAL DE LEI EM TESE (RCL 600-SP, REL. MIN. NÉRI DA SILVEIRA - RCL 602-SP, REL. MIN. ILMAR GALVÃO; RDA 206/267, REL. MIN. CARLOS VELLOSO - AG 189.601-GO (AGRG), REL. MIN. MOREIRA ALVES). - NA ESPÉCIE, O PEDIDO DE DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO ART. 277 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, POR VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DE RECUSA DA PROVA AUTO-INCRIMINATÓRIA, NÃO SE CONSTITUI NO PEDIDO PROPRIAMENTE DITO, MAS SIM NA CAUSA DE PEDIR, VALE DIZER, SIMPLES QUESTÃO PREJUDICIAL, INDISPENSÁVEL À RESOLUÇÃO DA LIDE PRINCIPAL. PROVIMENTO DO APELO. - TENDO SIDO EXTINTO SEM JULGAMENTO DE MÉRITO (ART. 267, VI, CPC), VERSANDO A QUESTÃO EXCLUSIVAMENTE DE DIREITO E ESTANDO O PROCESSO EM CONDIÇÕES, É DE SER IMEDIATAMENTE JULGADO. INTELIGÊNCIA DO ART. 515, PARÁGRAFO 3º, CPC. - NINGUÉM, À LUZ DAS NORMAS E PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS, ESTÁ OBRIGADO A PRODUIR PROVAS CONTRA SI MESMO, POIS O DIREITO DE PUNIR, JUDICIAL E ADMINISTRATIVAMENTE, NO DIREITO BRASILEIRO, REGE-SE PELO PRINCÍPIO NEMO TENETUR SE DETEGERE, QUE FACULTA AO INDICIADO/AUTUADO ADOTAR OU NÃO A CONDUTA QUE PRODUIRÁ A PROVA QUE LHE SERÁ DESFAVORÁVEL. PRECEDENTES DO STF E TRF'S (HC Nº 77.135/SP, REL. MIN. ILMAR GALVAO; HC Nº 79.812/SP, REL. MIN. CELSO DE MELLO; RHC Nº 34000071702, - 200234000071702/DF, REL. DES. FED. LUCIANO TOLENTINO AMARAL, V.G.). - NÃO SE TRATANDO, NA ESPÉCIE, DE DECLARAR A INCONSTITUCIONALIDADE INCIDENTAL DO ART. 277 DA LEI Nº 9.503/97 -CTB, É DE SE LHE RESTRINGIR UMA DAS INTERPRETAÇÕES POSSÍVEIS PARA AFASTAR AQUELA QUE IMPLIQUE NA SUJEIÇÃO COMPULSÓRIA DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES A TESTES DE ALCOOLEMIA, EXAMES CLÍNICOS, PERÍCIA OU OUTRO EXAME QUE PERMITA A CERTIFICAÇÃO DE SEU ESTADO, EM SEU PREJUÍZO. - PROCEDÊNCIA DO PEDIDO PARA CONDENAR A UNIÃO NA OBRIGAÇÃO DE TOLERAR A RECUSA DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS DE SE SUBMETEREM AOS MULTICITADOS TESTES, RESSALVADA A PROVA DO FATO (EMBRIAGUEZ) PELOS DEMAIS MEIOS DE PROVA JURIDICAMENTE ADMITIDOS. (BRASIL, 2014c).

Vale observar que a referida decisão se deu em 2003, porém foi utilizada por ser clara no que diz respeito às outras provas em direito admitidas.

#### 4.1 ALTERAÇÕES QUE O ÁLCOOL CAUSA NO ORGANISMO

A OMS traz desde 1967 na sua relação de doenças o alcoolismo como uma delas, tendo sua classificação de CID: 08. Os danos causados pelo álcool no organismo podem ir do agudo ao crônico, tendo reflexos da forma e frequência de consumo.

Já no sentido da toxicidade do álcool no organismo França (2014) destaca algumas reações que são as “visíveis” e de fácil percepção quando o indivíduo é parado e fiscalizado, são elas:

Neurológicas:

Estão ligadas a alterações clínicas do equilíbrio, da marcha e das perturbações da coordenação motora. (...). A marcha do embriagado tem a denominação de marcha ebriosa, cerebelar ou em ziguezague. As perturbações da coordenação motora traduzem-se por ataxia (incoordenação motora na orientação dos movimentos); dismetria (perturbações na medida dos movimentos); dissinergia ou assinergia (incoordenação na harmonia de certos conjuntos de movimentos); disdiadococinesia (desordem na realização de movimentos rápidos e opostos). A disartia se manifesta pelo distúrbio na articulação da palavra. É a dificuldade na prolação dos vocábulos. (FRANÇA, 2014)

No que diz respeito às neurológicas, elas são perceptíveis da seguinte forma:

(...) alteração do tônus muscular caracterizada pela lentidão dos movimentos (...) além da inibição relativa da sensibilidade táctil, dolorosa e térmica, fenômenos vagais como o soluço, o vômito e o embotamento das funções sensoriais podem surgir, provocando um baixo rendimento da visão, audição, gustação e olfação. (FRANÇA, 2014)

Psíquica:

Essas perturbações apresentam-se de maneira progressiva. Inicialmente, atingem as funções mais elevadas do córtex cerebral e, a seguir comprometem sucessivamente as esferas menores. Começam pelas alterações do humor, do senso ético, da atenção, do senso-percepção, do curso do pensamento, da associação de ideias até atingirem os impulsos menores (...). (FRANÇA, 2014)

As consequências que estas neuroses e problemas psíquicos apresentam foram relacionadas em três categorias, sendo elas: a dependência, os episódios de fazer uso do álcool em excesso e o uso excessivo como hábito.

Ainda segundo a OMS o consumo abusivo de álcool relacionado a eventos de trânsito ocupa o terceiro lugar em causa de mortes.

## 4.2 PROJETO DE LEI EM ANDAMENTO RELACIONADO AO USO DE BEBIDA ALCOOLICA E O TRÂNSITO

Conforme apresenta o site da Câmara dos Deputados, existe um projeto de lei de número 7336/14 do deputado de Minas Gerais Gabriel Guimarães que se aprovado, após o motorista alcoolizado se envolver em um acidente com vítimas, além das penalidades já previstas ele também perderá seu carro, este será vendido e o dinheiro arrecadado na venda revertido a família da vítima:

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 7336/14, do deputado Gabriel Guimarães (PT-MG), que determina a perda do veículo para o motorista que praticar homicídio culposo na direção e estiver sob efeito de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determina dependência. Ele continuará sujeito à pena de detenção, de seis meses a três anos, multa, e suspensão ou proibição da habilitação.

Segundo a proposta, o veículo será vendido e o dinheiro arrecadado, transferido à família da vítima. A intenção é tornar ainda mais severa a legislação que pune quem dirige bêbado ou drogado. “Essa medida complementa a legislação de trânsito em vigor e está em sintonia com a Lei Seca”, diz. “O maior rigor no combate à direção irresponsável é sinal de que a sociedade brasileira não admite mais que vidas se percam pelo abuso de substâncias associado ao trânsito”.

A proposta não esclarece em que momento o veículo do motorista será confiscado e vendido – se após o acidente ou apenas depois de uma eventual condenação. Atualmente, além do valor do seguro obrigatório, os parentes das vítimas de acidente de trânsito não têm direito a uma indenização obrigatória, mas podem exigí-la na esfera judicial. Tramitação A proposta será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois, será votada no Plenário. (BRASIL, 2014a)

Este projeto só vem a somar na política de prevenção e enfrentamento ao uso de bebidas alcoólicas no trânsito, pois além de aplicar as penalidades já previstas pela Nova Lei Seca, o motorista que for pego dirigindo embriagado também vai perder seu automóvel, que será efetuada a venda e o dinheiro arrecadado revertido a família da vítima.

### 4.3 FORMA DE PUNIBILIDADE NA ESFERA ADMINISTRATIVA E CRIMINAL

Figura 6 - Punibilidade



Fonte: REDECOM/SC, 2013.

Conforme o desenho mostra, existem dois tipos de punição aplicada ao motorista que é flagrado dirigindo sob o efeito de álcool, a administrativa e a criminal.

Na administrativa por exemplo se infringir o artigo 165 do CTB tem como consequência:

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 2013e)

Na área criminal quando o motorista estiver enquadrado no artigo 306 do CTB o delegado de polícia poderá optar por fazer ou não a prisão em flagrante, caso

tenha efetivado a prisão, o mesmo será liberado após pagamento de fiança, mas responderá judicialmente por seu ato:

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. (BRASIL, 2013e)

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina – TJ-SC tem em seu entendimento:

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306, CAPUT, DA LEI N. 9.503/97). DELITO PRATICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N. 12.760/12. REJEIÇÃO DA DENÚNCIA POR FALTA DE JUSTA CAUSA PARA A DEFLAGRAÇÃO DA AÇÃO PENAL (ART. 395, III, DO CÓDIGO DE PROCESSO PENAL). DECISÃO QUE ENTENDEU AUSENTE PROVA DA ELEMENTAR DO TIPO PENAL RELATIVA À "CAPACIDADE PSICOMOTORA ALTERADA". IRRESIGNAÇÃO MINISTERIAL. EXISTÊNCIA DE CIRCUNSTÂNCIAS INDICIÁRIAS A DAR SUPORTE À ACUSAÇÃO. DELITO DE PERIGO ABSTRATO, CUJO RISCO INERENTE À CONDUTA É PRESUMIDO PELO TIPO PENAL. TESTE DE ALCOOLEMIA, ADEMAIS, QUE ATESTOU A PRESENÇA DE CONCENTRAÇÃO DE ÁLCOOL POR LITRO DE AR ALVEOLAR SUPERIOR AO PREVISTO EM LEI. JUSTA CAUSA PARA EXERCÍCIO DA AÇÃO PENAL CONFIGURADA. PRESENÇA DOS REQUISITOS DO ART. 41 DO CÓDIGO DE PROCESSO PENAL. RECEBIMENTO DA DENÚNCIA QUE SE IMPÕE. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. (SANTA CATARINA, 2014b)

APELAÇÃO CRIMINAL - EMBRIAGUEZ AO VOLANTE (ART. 306, § 1º, II, E § 2º, DO CTB) - SENTENÇA CONDENATÓRIA - INSURGÊNCIA DA DEFESA - PRETENDIDA A ABSOLVIÇÃO - APONTADA AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DA MATERIALIDADE DELITIVA - INEXISTÊNCIA DE PERÍCIA - ACUSADO QUE RECUSOU A SE SUBMETTER A TESTE DO "BAFÔMETRO" E A EXAME DE SANGUE - CRIME COMETIDO POSTERIORMENTE À VIGÊNCIA DA LEI N. 12.760/12 - POSSIBILIDADE DE CONSTATAÇÃO DA EMBRIAGUEZ POR OUTROS MEIOS DE PROVA - MATERIALIDADE E AUTORIA COMPROVADAS PELA PROVA TESTEMUNHAL E PELO AUTO DE CONSTATAÇÃO DE SINAIS DE EMBRIAGUEZ - DOSIMETRIA - PENA DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO - DESPROPORCIONALIDADE COM A PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE APLICADA - CONSTRANGIMENTO ILEGAL EVIDENCIADO - REDUÇÃO QUE SE IMPÕE - RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. "(...). 2. Com o advento da Lei 12.760/2012, o combate à embriaguez ao volante tornou-se ainda mais rígido, tendo o legislador previsto a possibilidade de comprovação do crime por diversos meios de prova, conforme se infere da redação do § 2º incluído no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. 3. No caso dos autos, o crime imputado ao recorrente ocorreu em 22.3.2013, quando já vigorava o § 2º do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, com a redação dada pela Lei 12.760/2012, de modo que, diante da sua recusa em se submeter a qualquer espécie de teste para a constatação do teor alcoólico por litro de sangue, admite-se a prova da embriaguez por meio de testemunhos, circunstância que evidencia a dispensabilidade do exame de corpo de delito. 4. Recurso improvido" (RHC n. 45.173, Min. Jorge Mussi, j.

06.05.2014). "A pena de suspensão ou de proibição de se obter habilitação ou permissão para dirigir veículo automotor, por se cuidar de sanção cumulativa, e não alternativa, deve guardar proporcionalidade com a detentiva aplicada, observados os limites fixados no art. 293 do Código de Trânsito Brasileiro". (SANTA CATARINA, 2014a)

As duas jurisprudências apresentam casos com delitos na área administrativa e criminal, a defesa tentou alegar que como em um dos casos não havia sido feito teste do bafômetro por negativa do réu as outras provas em direito admitidas não eram válidas o suficiente para a condenação, tentativa esta que restou inexitosa.

Como aqui no Brasil existe o princípio ou garantia da não autoincriminação, Gomes (2010) em sua doutrina assim a define:

O privilégio ou princípio (a garantia) da não auto-incriminação (Nemo tenetur se detegere ou Nemo tenetur se ipsum accusare ou Nemo tenetur se ipsum prodere) significa que ninguém é obrigado a se auto-incriminar ou a produzir prova contra si mesmo (nem o suspeito ou indiciado, nem o acusado, nem a testemunha etc.). Nenhum indivíduo pode ser obrigado, por qualquer autoridade ou mesmo por um particular, a fornecer involuntariamente qualquer tipo de informação ou declaração ou dado ou objeto ou prova que o incrimine direta ou indiretamente (...).

Diante desta realidade, é imprescindível a aceitação do crime previsto na redação do artigo 306, § 2º do CTB, onde caso o agente delituoso se negar em fazer o teste do bafômetro ou exame de sangue, é aceitável qualquer meio de provas em direito admitidos. Pois, se as outras provas forem "menos" válida isso traria uma insegurança muito grande aos motoristas e uma certeza de impunidade aos infratores.

Para Cabette (2013) a aceitação de outros meios de provas em direito admitidas em especial a prova testemunhal são um perfeito mecanismo de comprovação em caso de recusa ao teste do bafômetro ou ao exame de sangue:

(...) O que se quer combater com a Legislação é a "embriaguez" alcoólica ou se quer impor um jogo de sorte, muitas vezes sem sentido, pelas razões supra, aos motoristas abordados por agentes de trânsito?! Os acidentes de trânsito não seriam hoje uma das principais causas de morte no país, segundo dados da pesquisa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre, divulgada amplamente em 25 de abril de 2007, na Primeira Semana Mundial das Nações Unidas de Segurança no Trânsito, promovida pela Organização Mundial de Saúde?! O assunto é seriíssimo e sobre isso há fatura de jurisprudência, nacional e internacional, pronunciando-se pela desconsideração de dosimetrias

pertinentes à concentração alcoólica, conferindo credibilidade, isto sim, à prova testemunhal.

Dessa arte, por todos os meios de interpretação legislativa possíveis, conclui-se pela perfeita admissibilidade da prova testemunhal como mecanismo comprobatório bastante dos delitos de embriaguez ao volante, inferindo-se que a intenção do Legislador ao versar sobre concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas foi a de anunciar que referida concentração implicaria, necessariamente, a "embriaguez" alcoólica do condutor, o que a jurisprudência nacional e internacional já sedimentou ser um tremendo equívoco. (...)

Segundo dados obtidos no parecer de Nº 243/2014/CETTRAN/SC tendo como assunto abordado a autuação pela infração do artigo 165 do CTB baseada na recusa ao teste do etilômetro traz em um dos trechos a seguinte pena:

(...) Deve-se ter presente que a punição cominada para a hipótese em voga é uma das mais graves estabelecidas na lei de regência. Trata-se de multa prevista para a infração de natureza gravíssima, agravada pelo fator multiplicador dez ( $R\$191,54 \times 10 = R\$ 1.915,40$ ) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.(...). (BRASIL, 2013e)

Neste caso, além da multa ser classificada como gravíssima e o motorista ter a suspensão do direito de dirigir por um ano o valor da multa também é significativo, porém, ainda não é o suficiente para muitos motoristas.

#### 4.4 COMPARAÇÃO DAS ATIVIDADES EM ALGUNS PAÍSES DESENVOLVIDOS PARA EVITAR EVENTOS POR EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO

Nos EUA, existe um movimento chamado MOTHERS AGAINST DRUNK DRIVERS (Mães contra condutores embriagados), este grupo foi criado por uma mãe que perdeu sua filha ao ser atropelada por um motorista embriagado, hoje tem bastante força e já conseguiu conquistas bem significativas:

Mães Contra Condutores Embriagados  
(Mothers Against Drunk Drivers)

A missão do movimento *Mães Contra Condutores Embriagados* é impedir a embriaguez ao volante, apoiar as vítimas desse crime violento e evitar o uso de bebida alcoólica por menores de idade. A organização foi fundada em maio de 1980 na Califórnia, Estados Unidos, por Candy Lightner, mãe de uma adolescente de 13 anos de idade, que morreu ao ser atropelada por um condutor embriagado, que também era um reincidente.

A organização logo se espalhou por todo o país no início da década de 1980. O movimento *Mães Contra Condutores Embriagados* é atualmente um dos principais grupos de defesa pela segurança no trânsito nos Estados Unidos, e também em outros países, como Austrália, Canadá, Nova Zelândia e Reino Unido.

Na década de 1980, o movimento *Mães Contra Condutores Embriagados* popularizou o conceito de “condutores designados.” Hoje, é um termo familiar e os bares e restaurantes de todo o país solicitam que os clientes “designem um condutor”. O ativismo de base promovido pelo movimento resultou na aprovação de uma série de leis federais e estaduais contra a embriaguez ao volante nos Estados Unidos. A conquista mais exitosa da organização foi a que ocorreu em 1984 quando uma lei federal dos Estados Unidos exigiu que todos os estados aumentassem a idade mínima legal para beber para 21 anos ou, caso contrário, perderiam os recursos financeiros para suas rodovias. Em meados da década de 1980, o movimento *Mães Contra Condutores Embriagados* lançou uma campanha de direção consciente (livre dos efeitos do álcool) e também se dedicou a uma agenda legislativa que se concentrou na suspensão administrativa das licenças de conduzir, leis proibindo levar garrafas e latas com bebida alcoólica dentro dos veículos, a fixação do limite máximo de álcool no sangue de 0,08%, a declaração dos direitos das vítimas, a compensação para vítimas do crime e diversas outras medidas. (MADD, 2014)

A regulamentação dos pontos de venda segundo a CREMESP (s.d.) apresenta países como Islândia, Noruega, Suécia e Finlândia como exemplos de sucesso:

Exemplo de sucesso: na Islândia, Noruega, Suécia, e Finlândia, sistemas estatais de monopólio foram implantados no início do século XX, com poder sobre a produção, venda e distribuição de álcool. O monopólio estatal sobre a venda pode ser usado para reduzir o número de pontos de venda, limitar suas horas de funcionamento, e remover a necessidade de lucro que induz o aumento das vendas. Existe forte evidência de que o monopólio sobre a venda limita o consumo de álcool e os problemas relacionados, e que a eliminação dos monopólios governamentais aumentam o consumo de álcool.

Localização dos pontos de venda e “aglomerados de bares”: Governos locais podem lançar mão de diversas medidas que limitam a localização de pontos de venda, como leis de zoneamento urbano, e outras, como distância mínima de escolas e igrejas, ou simplesmente limitar o número de pontos de venda na região ou no município. A aglomeração de bares, restaurantes e lanchonetes em uma determinada região é um problema em si mesmo. Violência e acidentes de trânsito ocorrem com maior frequência nesses locais. Dias e horas de venda: Restringir dias e horários de venda restringe as oportunidades para compra e pode reduzir o consumo. Numerosos estudos indicam que tais restrições reduzem os problemas álcool-relacionados; o contrário também é verdadeiro: quando as restrições são levantadas, ocorre aumento dos problemas. Os que bebem até tarde durante a semana constituem um segmento da população que bebe de forma particularmente pesada. Densidade dos pontos de venda: Quanto menor a densidade, maior a oportunidade de lucro na venda de álcool, o que tende a elevar seu preço e, conseqüentemente, diminuir o consumo e os problemas relacionados. Estudos mostram que os índices de violência são maiores nas áreas com maior densidade de pontos de venda.

#### 4.5 COMPARAÇÕES COM OUTROS PAÍSES NO QUE DIZ RESPEITO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLANTADAS

A Noruega vem no topo da lista quando o assunto é criação de políticas públicas de prevenção a acidentes de trânsito causados por embriaguez no volante. Eles vêm melhorando a legislação desde 1936, porém, ainda assim o limite de tolerância não é zero, são índices maiores de 2 decigramas, caso o motorista venha ser pego cometendo este delito, ele perde a carteira por um ano, ainda tem a prisão por pelo menos três semanas, e, é obrigado a trabalhar na cadeia. As penalidades não param por aí, paga ainda uma multa que é proporcional à concentração de bens do indivíduo.

Dados interessantes sobre álcool em países como Estados Unidos da América e Suíça:

Estatísticas norte-americanas mostram que a simples ingestão de dois copos de cerveja pode aumentar o tempo de reação de 0,75 para quase 2 segundos. Aproximadamente 90% do álcool ingerido são absorvidos em uma hora, mas a eliminação demora de seis a oito horas. Nos Estados Unidos, mais de 50% dos acidentes de trânsito envolveram “**bebedores sociais**” de álcool. (*Drinking Status and Fatal Crashes: Which Drinkers Contribute Most to the Problem?* - Robert B. Voas; Eduardo Romano; Scott Tippetts e Debra M. Furr-Holden / 2006) "Se você esteve bebendo em níveis alcoólatras (*cinco doses ou mais praticamente todo dia da semana por um mês*), só vai recobrar suas funções cerebrais normais após meses. Talvez anos." **Professora Edith Sullivan**, Faculdade de Medicina da Universidade de Stanford. Na Califórnia (EUA), ciclistas não podem guiar bicicletas sob efeito de álcool. Na Suíça, se o condutor tiver bebido, também pode haver multa. (BPMRV, 2014)

Com esta informação, fica perceptível que os ditos “bebedores sociais”, mesmo sabendo da proibição, fazem uso do álcool em doses que julgam ser pequenas acreditando que em pouco tempo o álcool vem a ser eliminado, erro grande, pois ele leva de seis a oito horas para eliminação em caso da ingestão de dois copos de cerveja, e, em pessoas com uso comum de álcool pode levar meses até anos para voltar ao normal suas atividades cerebrais.

Estudos comprovam que a regulamentação dos pontos de venda tem relação direta com os eventos de trânsito, uma vez que os locais onde existem estes pontos de venda são os que mais registram eventos de trânsito com motoristas embriagados.

## 5 CONCLUSÃO

Com a análise da alteração da Lei 11.705/2008 para a Lei 12.760/2012 e após a observação das alterações de resoluções feitas pelo CONTRAN, fica claro que a intenção do legislador sempre foi a de inibir o uso excessivo de álcool combinado com a prática de dirigir.

Também é perceptível que as alterações feitas seguiam sempre as bases da sociedade do momento, suas funções sociais e os momentos históricos, ocorrendo uma adequação sempre que fosse necessário diante da evolução que a sociedade sofre.

Uma das dificuldades que os agentes fiscalizadores encontravam com muita frequência no momento da abordagem faz referência ao Pacto de São José da costa Rica do qual o Brasil é signatário, ele traz em um de seus artigos a garantia de não produzir prova contra si mesmo, no caso de ser pego dirigindo embriagado podendo negar-se à submissão do teste do bafômetro.

Com o advento da chamada Nova Lei Seca, especialmente em seu art. 306, § 2, abre as possibilidades quanto à comprovação da capacidade psicomotora alterada em razão do álcool ou de qualquer outra substância que altere a capacidade psicomotora do condutor, poderá ser feito através de teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios em direito admitidos.

As políticas públicas de prevenção e enfrentamento ao uso de bebidas alcoólicas no trânsito brasileiro existem, o que acontece é um reflexo que começa em casa, continua na escola e segue na vida adulta. Sabemos da proibição hoje em dirigir sob efeito de qualquer tipo de bebida alcoólica, acontece que mesmo sabendo da proibição, muitas vezes fazemos uso destas substâncias e do volante na sequência. Existe aquela ideia de que um copo, uma taça não nos fará diferença alguma, que continuaremos com a mesma capacidade psicomotora de se não tivéssemos ingerido nenhum tipo de bebida.

Com base nas estatísticas analisadas, também é perceptível que os mais jovens são os que mais se envolvem em acidente por embriaguez, tendo este dado confirmado ao haverem mais ocorrências por quem possui habilitação por menos tempo.

Confrontando os dados de alguns países desenvolvidos, é possível perceber que a forma que o Estado lida com os infratores é diferente, existe mais agentes a disposição da sociedade tornando o controle mais possível, a educação também é um ponto de extrema relevância neste quesito. Nossa cultura costuma ser mais exagerada em todos os sentidos, incluindo o de ingerir álcool, e, mesmo sabendo que estamos em vigor de uma Lei que proíbe a ingestão de álcool e conduzir veículo automotor na sequência, é raro prestigiarmos um evento onde tenha muita oferta de bebida e não fazer uso de nem uma taça ou dose. Estamos cometendo um ato ilícito, mas ninguém acha que vai fazer mal a outrem. A mudança vai ocorrendo pela permanência da Lei e sua aplicação.

Por isso o enrijecimento da Lei no fato de que se o cidadão se propôs a beber e dirigir, está assumindo todo o risco que possa vir a causar e sofrer, que segundo Nucci, "é o comportamento voluntário desatencioso voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado".

Trazendo estes dados a realidade brasileira, fica fácil de enxergar que o que falta principalmente em nossas estradas é a educação do cidadão e a fiscalização mais efetiva.

Já existem programas de educação nas escolas, porém, estes programas devem ser mais direcionados e que venham a impactar o espectador, que, quando for uma criança, ela possa chegar em casa e explicar aos pais a gravidade que é beber e dirigir por exemplo.

Outra medida que traria bons resultados seria uma fiscalização mais regular, ou seja, tornar-se hábito a fiscalização de motoristas e em horários alternados e dias diferentes, fazendo desta forma o motorista estar sempre sabendo que a chance de ser pego é maior que a de passar impune, porque é a impunidade que leva o motorista insistir em beber e dirigir mesmo sabendo que a lei agora é zero álcool.

Com a alteração para a "Nova Lei Seca" o motorista que se negar a fazer o teste do etilômetro, poderá ter outros meios de provas em direito admitidas, como por exemplo, a prova testemunhal, e a verificação pelo agente através da observação dos notórios sinais de embriaguez, tudo dentro da classificação feita pela

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e, posteriormente homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

## REFERÊNCIAS

ALVIM, Agostinho. **Da Inexecução das Obrigações e suas Conseqüências**. Saraiva, 1972.

BOBBIO, Norberto. **A Era dos direitos**. São Paulo: Campus, 1994.

BPMRV. **Campanha Lei Seca**. Batalhão de Polícia Militar Rodoviária do Estado de Santa Catarina. Disponível em:

<[http://www.pmr.v.sc.gov.br/jsp/cidadao/campanha\\_lei-seca.jsp#faq4](http://www.pmr.v.sc.gov.br/jsp/cidadao/campanha_lei-seca.jsp#faq4)>. Acesso em: 04 set. 2014.

BRASIL. **Alcool está ligado a 21 dos acidentes no trânsito do país**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2013/02/20/alcool-esta-ligado-a-21-dos-acidentes-no-transito-do-pais>>. Acesso em: 08 set. 2013a.

\_\_\_\_\_. **Condutor embriagado que matar ao volante poderá perder o carro**.

Notícia. 2014. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSPORTO/475677-CONDUTOR-EMBRIAGADO-QUE-MATAR-AO-VOLANTE-PODERA-PERDER-O-CARRO.html>>. Acesso em: 26 out. 2014a.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 19 ago. 2014b.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 2.848**, de 7 de dezembro de 1940. Institui o Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm)>. Acesso em: 22 set. 2013b.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 6.117**, de 22 de maio de 2007. Institui a Política Nacional sobre o Alcool. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm)>. Acesso em: 22 ago. 2013c.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.294**, de 15 de julho de 1996. Institui a restrição de venda de bebidas alcoólicas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9294.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9294.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2013d.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503**, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em: 08 set. 2013e.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.705**, de 19 de junho de 2008. Institui a alteração da lei nº 9.503 de setembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm)>. Acesso em: 08 set. 2013f.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.760**, de 20 de dezembro de 2012. Institui a alteração da lei nº 9.503 de setembro de 1997. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm)>. Acesso em: 08 set. 2013g.

\_\_\_\_\_. **Medida Provisória nº 415**, de 21 de janeiro 2008. Dispositivo à Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/biblioteca/documentos/Legislacao/327034.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2013h.

\_\_\_\_\_. **Ministério da Justiça**. Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Disponível em: [www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf) Acesso em: 14 nov. 2013i.

\_\_\_\_\_. **Perguntas frequentes sobre a Lei Seca**. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/LeiSeca.faces#faq3>>. Acesso em: 08 set. 2013j.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 432**, de 23 de janeiro de 2013. Institui a alteração para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/%28resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c%29.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2013l.

\_\_\_\_\_. **AC 200005000385751**. Apelação Cível. Apelante: MPF. Apelado: União. Relator: Des. Fed. José Maria de Oliveria Lucena. 1ª Turma. Disponível em: <<http://www.trf5.jus.br/>>. Acesso em: 22 out. 2014c.

BRUTTI, Roger Spode. **A eficácia da prova testemunhal nos delitos de embriaguez ao volante**. 2008. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/a-eficacia-da-prova-testemunhal-nos-delitos-de-embriaguez-ao-volante/9336/#ixzz3HGjcma1o>>. Acesso em: 26 out. 2014e.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. Nova Lei Seca (Lei nº 12.760/12): perigo abstrato ou perigo concreto?. **Jus Navegandi**. Teresina. Ano 18. nº 3478. 8 jan. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/textos/23405>>. Acesso em: 05 nov. 2014.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: legislação penal especial**. vol. 4. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

CREMESP. **Regulando os pontos de venda**. Disponível em: <[http://propagandasembebida.cremesp.org.br/consenso/con\\_integra.php?id=11](http://propagandasembebida.cremesp.org.br/consenso/con_integra.php?id=11)>. Acesso em: 01 nov. 2014.

CUNHA, Rogério Sanches. **Você já ouviu falar de “crime de perigo abstrato de perigosidade real”?**. Disponível em: <<http://rogeriosanches2.jusbrasil.com.br/artigos/121815106/voce-ja-ouviu-falar-de-crime-de-perigo-abstrato-de-perigosidade-real?ref=home>>. Acesso em: 12 out. 2014.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 21.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

DETRAN. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010**. Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2010. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100\\_anos\\_Denatran.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf)>. Acesso em: 23 out. 2014.

DOTTA, Ático. **O condutor defensivo**. 2. Ed. Porto Alegre. Editora Sagra Luzzatto, 1998.

DUARTE, Luiz Carlos Rodrigues. **Prevenção aos Acidentes de Trânsito**. Porto Alegre: Gráfica e Editora do Professor Gaúcho, 1973.

FILHO, Manoel Gonçalves Ferreira. **Direitos humanos fundamentais**. São Paulo: Saraiva, 1999.

FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. **Direito fundamental à Saúde. Parâmetros para sua eficácia e efetividade**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2007.

FILHO, Marçal Justen. **Falta de segurança**. Entrevista dada ao Gazeta Povo. 1999. Disponível em: <[http://justenfilho.com.br/wp-content/uploads/2008/12/falta\\_de\\_seguranca.pdf](http://justenfilho.com.br/wp-content/uploads/2008/12/falta_de_seguranca.pdf)>. Acesso em: 05/11/2014

FRAGOSO, Heleno Claudio. **Lições de direito penal: parte especial: arts. 213 1 359 CP**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1981.

FRANÇA, Genival Veloso de. **Medicina legal**. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara e Koogan S/A, 2004.

GOMES, Luiz Flávio. **Princípio da não auto-incriminação: significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência**. 2010. Disponível em: <<http://www.lfg.com.br>>. Acesso em: 27 out. 2014.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva, 2003.

GUILLEBAUD, Jean-Claude. **A força da convicção – Em que podemos crer?**. Trad. Maria Helena Kühner. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

HENRY, Michel. **A Barbárie**. Trad. por Luiz Paulo Rouanet. São Paulo: É Realizações, 2012.

HOFFMANN, Maria Helena; RUZ, Roberto Moraes; ALQUIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HONORATO, Cassio Mattos. **Promotor diz que segurança viária é “direito fundamental”**. Notícia publicada no site do Supremo Tribunal Federal. 2012. Disponível em:

<<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=207332>>. Acesso em: 05 nov. 2014.

KIST, Dário José. **O estado social e o surgimento dos direitos fundamentais de segunda geração**. Revista da AJURIS, Porto Alegre, n. 80, p. 82-103, dez. 2000, p. 38-39.

LOCKE, John. **Carta sobre a tolerância**. Lisboa: Edições 70, 2000.

\_\_\_\_\_. **Segundo Tratado sobre o governo civil e outros escritos**. Tradução de Magda Lopes e Marisa Lobo da Costa. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

MADD. **Mother Against Drunk Drivers**. 2014. Disponível em: <[www.madd.org/aboutus/](http://www.madd.org/aboutus/)>. Acesso em: 23 out. 2014.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 8. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **In: Álcool está relacionado a 21% dos acidentes no trânsito**. s.d. disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/profissional-e-gestor/vigilancia/links-vigilancia?start=135>>. Acesso em: 22 out. 2014.

PANITZ, Mauri Adriano. **In: VERITAS, VINO. Alcoolismo é tragédia na Economia, Política, Segurança, Trânsito e Família**. Porto Alegre: Sagra, 1991.

PRADO, Luis Régis. **Curso de Direito Penal**. vol. I. 6 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

PRIGOGINE, Ilya, STENGERS, Isabelle. **A nova aliança: a metamorfose da ciência**. Brasília: UNB, 1986.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 5. ed. rev. atual. e ampl., São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

REDECOM/SC. **O preço pago por dirigir embriagado**. Notícia. 2013. Disponível em: <[http://redecomsc.com.br/portal/noticias/pol%C3%ADcia/O\\_preco\\_pago\\_por\\_dirigir\\_embriagado\\_\\_8955](http://redecomsc.com.br/portal/noticias/pol%C3%ADcia/O_preco_pago_por_dirigir_embriagado__8955)>. Acesso em: 12 out. 2014.

RODRIGUES, Marta M. Assumpção. **Políticas Públicas**. 1 ed. São Paulo: Publifolha, 2010.

SANTA CATARINA. Apelação Criminal 2014.026261-0. Apelante: A.A.. Apelado: MPSC. Relator: Des. Getúlio Corrêa. 2ª Câmara Criminal. Disponível em: <<http://app6.tjsc.jus.br/cposg/pcpoSelecaoProcesso2Grau.jsp>>. Acesso em: 26 out. 2014a.

SANTA CATARINA. **Recurso Criminal 2014.032971-4**. Recorrente: MPSC. Recorrido: S.C.P.T. Relator: Des. Cinthia Beatriz da Silva Bittencourt Schaefer. 4ª

Câmara Criminal. Disponível em:

<<http://app6.tjsc.jus.br/cposg/pcpoSelecaoProcesso2Grau.jsp?cbPesquisa=NUMPROCC&dePesquisa=20140329714&Pesquisar=Pesquisar>>. Acesso em: 26 out. 2014b.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001.

SCHMITT, Carl. **O conceito do político**. Trad. por Álvaro L. M. Valls. Petrópolis: Vozes, 1992.

SIMON, Pedro. **Declaração Universal Dos Direitos Humanos: Ideal de Justiça, caminho da Paz**. Brasília, 2008. Disponível em:

<<http://www.senado.leg.br/senadores/senador/psimon/separatas/declaracao.pdf>>. Acesso em: 28 ago. 2014.

STOCO, Rui. Embriaguez ao volante. *In*: **Responsabilidade Civil e sua Interpretação Jurisprudencial**. 7. ed, São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2007.

SZNICK, Valdir. **Delitos de Trânsito: Culpa Civil, Penal, Teoria de Risco, Indenização, Danos-Seguros, Embriaguez, Psicologia do Motorista, Velocidade**. São Paulo: Editora Ícone, 2006.

\_\_\_\_\_. **Novo Código de Trânsito: Homicídios, Lesões, Embriaguez, Interdição, Velocidade, Racha, Fuga e Omissão**. São Paulo: Ícone, 2006.

TEIXEIRA, L.S. **Despesas com tratamento de doenças causadas ou agravadas pelo álcool: análise de propostas para o seu funcionamento**. Brasília, DF, Consultoria Legislativa. Câmara dos Deputados, 2004.

**ANEXOS**

**Presidência da República  
Casa Civil  
Subchefia para Assuntos Jurídicos**



**LEI Nº 12.760, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2012.**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os arts. 165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 165. ....

.....

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.” (NR)

“Art. 262. ....

.....

§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço.” (NR)

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contrans disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.” (NR)

“Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá 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 ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

.....” (NR)

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

.....

§ 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.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido das seguintes definições:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO -.....

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares.

.....

ESTRADA - .....

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

.....”

Art. 3º Fica revogado o § 1º do art . 277 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Brasília, 20 de dezembro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF  
*José Eduardo Cardozo*  
*Alexandre Rocha Santos Padilha*  
*Aguinaldo Ribeiro*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 21.12.2012