

INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE REFERÊNCIA EM FORMAÇÃO E EAD/CERFEAD
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PERÍCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Trabalho de Conclusão
FERNANDO MENDES TOLEDO DA SILVA

Florianópolis/SC
2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor.

SILVA, FERNANDO
EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE
TRÂNSITO / FERNANDO SILVA ; orientação de Francisca Maria
Mami Kaneoya. - Florianópolis, SC, 2017.
29 p.

Monografia (Pós-graduação Lato Sensu - Especialização)
- Instituto Federal de Santa Catarina, Centro
de Referência em Formação e Educação à Distância
- CERFEAD. Especialização em Perícia de Acidentes
de Trânsito. Departamento de Educação à Distância.
Inclui Referências.

1. Trânsito. 2. Alcool. 3. Acidentes. I. Maria Mami
Kaneoya, Francisca. II. Instituto Federal de Santa
Catarina. Departamento de Educação à Distância. III. Título.

FERNANDO MENDES TOLEDO DA SILVA

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Trabalho de Conclusão apresentado ao Centro de Referência em Formação e Ead/CERFEAD do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) como requisito parcial para Certificação do Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito.

Orientador (a): Francisca Kaneoy, Esp.

Florianópolis/SC

2017

FERNANDO MENDES TOLEDO DA SILVA

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Este Trabalho de Conclusão foi julgado e aprovado para a obtenção do título de Especialista em Perícia de Acidentes de Trânsito do Centro de Referência em Formação e Ead do Instituto Federal de Santa Catarina - CERFEAD/IFSC.

Florianópolis, 20 de junho de 2017.

.....
Prof. Nilo Otani, Dr.
Coordenador do Programa

BANCA EXAMINADORA

.....
Francisca Kaneoya, Esp. - Orientadora

.....
Tércio Silva Damasceno, Bel

.....
Nelson Granados Moratta, MSc

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me dado saúde e força para superar as dificuldades.

À instituição pela oportunidade de fazer o curso.

A minha orientadora Francisca Kaneoya, pelo empenho dedicado à elaboração deste trabalho.

A minha esposa pelo incentivo, apoio e contribuições valiosas.

Aos meus pais pelo amor e apoio em todos os momentos.

Quando se quer mudar os costumes e as maneiras, não se deve mudá-las pelas leis.
(Montesquieu)

RESUMO

SILVA, Fernando Mendes Toledo. **Embriaguez ao volante e a evolução da legislação de trânsito**. 2017. 29 f. Trabalho de Conclusão (Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito) – Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2017.

O presente trabalho de conclusão de curso descreve uma análise do tratamento da problemática da embriaguez ao volante no Brasil. Relata um estudo das Leis que regulamentam a alcoolemia no trânsito, o qual foi dividido em três períodos que correspondem a três inovações legislativas. Primeiramente analisa-se a regulamentação da alcoolemia no Código de Trânsito Brasileiro de 1997. Em seguida faz um exame sobre a implantação da Lei Seca (Lei 11.705/08). Por fim explora a Lei 12.760/12, que foi uma inovação da Lei Seca. Discorre ainda sobre suas penalidades, fiscalizações e dados estatísticos. Evidencia que apesar da Lei ter proporcionado mudanças de comportamento dos condutores, não é suficiente para reduzir significativamente o número de acidentes envolvendo condutores embriagados, sendo necessárias outras ações complementares.

Palavras-chave: Trânsito. Álcool. Acidentes.

RESUMO EM LÍNGUA ESTRANGEIRA

SILVA, Fernando Mendes Toledo. Driving drunkenness and the evolution of traffic legislation. 2017. 29 f. Conclusion Work (Post-Graduation Course lato sensu in Traffic Accident Expertise) - Federal Institute of Santa Catarina, Florianópolis / SC, 2017.

The present work describes an analysis of the treatment of drunken driving problems in Brazil. It reports a study of the Laws that regulate blood alcohol in traffic, which was divided into three periods corresponding to three legislative innovations. Firstly, the regulation of BAC is analyzed in the Brazilian Traffic Code of 1997. It then examines the implementation of the Seca Law (Law 11,705 / 08). Finally, it explores Law 12.760 / 12, which was an innovation of the Seca Law. It also discusses its penalties, inspections and statistical data. It shows that although the Law has provided drivers' behavioral changes, it is not enough to significantly reduce the number of accidents involving drunk drivers, and other complementary actions are required.

Keywords: Transit. Alcohol. Accidents.

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 – Evolução de ocorrências de acidentes..... | 12 |
|--|----|

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 09 |
| 1.1 Tema e Problema de Pesquisa | 10 |
| 1.2 Objetivos | 10 |
| 1.2.1 Objetivo Geral | 10 |
| 1.2.2 Objetivos Específicos | 10 |
| 1.3 Procedimentos metodológicos | 10 |
| | |
| 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA | 12 |
| 2.1 A Lei Seca | 12 |
| 2.1.1 Regulamentação do uso do álcool na direção de veículos de 1941 a 2008 | 13 |
| 2.1.2 Alterações da Lei no período de 2008 a 2012 | 16 |
| 2.1.3 Alterações da Lei no período de 2012 a 2016 | 17 |
| 2.2 Fiscalização da Lei Seca..... | 18 |
| 2.3 Penalidades previstas..... | 20 |
| 2.4 Dados Estatísticos | 21 |
| | |
| 3 RESULTADOS DE PESQUISA..... | 23 |
| | |
| 4 CONCLUSÕES | 25 |
| | |
| REFERÊNCIAS..... | 27 |

1 INTRODUÇÃO

A Lei nº 11.705/2008, popularmente denominada 'Lei Seca', é um dispositivo legal que visa coibir o consumo de bebidas alcoólicas associada à atividade de dirigir veículos. Recebeu essa denominação por impor uma maior rigorosidade para combater o consumo de álcool por parte dos motoristas.

Nas primeiras Legislações que regulamentavam o trânsito no Brasil não existiam regras específicas quanto à embriaguez ao volante. Contudo devido ao aumento da frota nacional, que segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) no ano de 2016 chegaram a 93.867.16 de veículos, tivemos também um aumento no número de acidentes (DENATRAN, 2016).

O número de mortes no trânsito e principalmente os causados pela ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir é uma das causas de morte mais frequentes no Brasil e vem sendo um grande desafio a ser superado em nosso País.

Para tentar combater esse costume foram feitas ao longo dos anos várias alterações legislativas com o intuito de reduzir essa prática. No entanto as inovações da lei não estavam sendo suficientes para mudar o costume dos cidadãos de dirigir após ingerir bebidas alcoólicas.

Em 19 de junho de 2008, entrou em vigor a Lei seca que trouxe modificações no Código de Trânsito Brasileiro, como proibição do consumo de álcool por condutores de veículos.

Contudo, diante desta modificação resta saber se realmente a Lei Seca produziu efetivamente seus efeitos. Houve diminuição no índice de acidentados e mortos em acidentes de trânsito provocados pela ingestão de álcool?

Para responder tal questionamento faz necessário um estudo para verificar a eficácia da Lei seca na educação para o trânsito. Resta analisar se as mudanças da Lei foram efetivas para provocar uma mudança no comportamento dos condutores.

Para alcançar esses objetivos o presente trabalho faz uma análise da evolução da legislação de trânsito referente à embriaguez. Apresenta também dados estatísticos importantes para avaliar a efetividade da Lei.

1.1 Tema e Problema de Pesquisa

O tema em questão trata-se de um problema de saúde pública do Brasil que figura na lista dos mais violentos do mundo, no que diz respeito a acidentes de Trânsito. É de suma importância analisar a legislação adotada para reduzir o número de mortes e verificar a efetividade das medidas adotadas.

Diante do tema apresentado surge a indagação: A Lei Seca é eficaz? Quais as inovações trazidas pela legislação referente à embriaguez ao volante desde sua implantação?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

O Objetivo geral do presente trabalho é investigar aspectos gerais da Lei Seca, as alterações feitas desde sua implantação e a efetividade alcançada.

1.2.2 Objetivos Específicos

- ✓ Fazer uma abordagem geral sobre a Lei Seca e seus objetivos;
- ✓ Analisar a regulamentação do uso do álcool na direção de veículos de 1941 a 2008;
- ✓ Descrever as mudanças legislativas da Lei de 2008 a 2012;
- ✓ Descrever as mudanças legislativas da Lei de 2012 a 2016.

1.3 Procedimentos Metodológicos

O presente trabalho acadêmico trata-se de uma pesquisa bibliográfica, sendo realizadas leituras e análises de documentos, tais como leis, livros, artigos, publicações e notícias online a respeito da violência no trânsito causada pelo consumo de bebidas alcoólicas.

O estudo foi elaborado a partir da análise da legislação de trânsito no período

de 1941 a 2016, período este em que foram implantadas medidas de controle do uso abusivo de álcool, dentre estas a Lei Seca, cujo objetivo é reduzir o número de mortes e acidentes de trânsito.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A Lei Seca

Os acidentes de trânsito causados pelo uso de bebidas alcoólicas são desafios a serem enfrentados pelas autoridades mundiais.

No Brasil são considerados hoje um dos principais problemas de saúde pública do país. De acordo com dados oriundos das bases da Organização Mundial de Saúde (OMS) do ano de 2014, nosso país ocupa a quarta posição em um rol que elenca 101 países, apresentando uma taxa total de 23 mortes em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (WALSELFISZ, 2014).

Dentre as principais causas de acidentes de trânsito destacam-se como fatores determinantes aqueles relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas. O consumo de álcool pode prejudicar as habilidades cognitivas necessárias para uma direção segura.

De acordo com estudo divulgado pelo Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR), a cada ano 50% das mortes em acidentes de trânsito são provocadas devido à ingestão de bebidas alcoólicas.

Um estudo foi realizado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), promovido por uma comissão de Saúde Pública ligada à Universidade de Washington, o qual foi publicado em uma das mais renomadas revistas de medicina da Inglaterra, a *The Lancet*. De acordo com a *The Lancet*, este estudo aponta o uso de álcool como um dos fatores principais de causa de morte em acidentes de trânsito no mundo (LIMA, 2016).

Tendo em vista os elevados índices de acidentes provocados por pessoas que conduziam veículos embriagados e com o intuito de conter a violência, reduzindo o número de acidentes e mortes no trânsito provocado pelo consumo de álcool, tornou-se necessário promover políticas públicas diferenciadas. Adotaram-se então ações mais severas de combate ao costume de dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas.

Outro problema a ser considerado é a cultura da transgressão das Leis no Brasil. Essa cultura pode ser considerada alarmante, pois o próprio cidadão brasileiro considera essa situação como um fato cultural, como se fosse normal burlar as normas.

Segundo DaMatta (2010, p.41) “o cidadão que cumpre as regras está de parabéns, pode ser considerado um doente, aliás. É típico do homem transgredir. O brasileiro sempre infringe alguma regra, pois isso já é de sua natureza”.

Dentro deste contexto o governo brasileiro passou então, a partir de 2007, elaborar dispositivos legais impondo penalidades mais severas àqueles que viessem a ingerir bebidas alcoólicas e dirigir sob a influência do álcool.

O artigo 165 do Código de Trânsito, que dispõe sobre o ato de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas, já passou por três alterações desde sua entrada em vigor: a primeira mudança foi em 2006, com a Lei nº 11.275/06. A segunda mudança ocorreu em junho de 2008, com a Lei 11.705/08, apelidada de “Lei Seca”. A terceira alteração veio em dezembro de 2012, com a Lei 12.760/12, tornando ainda mais rígida a punição.

A lei nº 11.705 foi publicada em 20 de julho de 2008, denominada “lei seca” ou ‘lei do álcool zero’, com objetivo de conter a violência reduzindo o número de acidentes e mortes trânsito. A lei passou a estabelecer uma baixa tolerância de álcool sanguíneo e trouxe modificações no dispositivo legal vigente como a majoração no valor das multas e mudanças quanto aos procedimentos a serem adotados pelo agente de trânsito, possibilitando-o utilizar outros meios de provas para constatar o estado de embriaguez do condutor.

Em 2012 foi promulgada a ‘Nova Lei seca’, Lei 12.769/12, impondo penalidades mais severas para o condutor que fosse flagrado sob influência do álcool. Estabeleceu modificações na tentativa de corrigir algumas lacunas da Lei nº 11.705/08. Alterou dispositivos do Código de Trânsito principalmente quanto ao crime e a infração administrativa, a qual não gera efeitos penais e também modificou a forma de fiscalização para constatação do estado alterado do condutor.

A legislação de trânsito brasileira durante muitos anos ficou silente quanto à regulamentação do uso de bebidas alcoólicas e direção de veículos automotores. O Código de Trânsito Brasileiro foi o primeiro dispositivo legal a tipificar a conduta de dirigir sob influência de bebidas alcoólicas.

2.1.1 Regulamentação do uso do álcool na direção de veículos de 1941 a 2008

Em 1941 as regras de trânsito passaram a ser regidas pelo Decreto-Lei n.º 2.994/41, Código Nacional de Trânsito (CNT), que foi o primeiro Código de Trânsito

em âmbito nacional e vigorou por um período de oito meses, não produzindo seus efeitos. Este Decreto foi revogado no mesmo ano pelo Decreto-Lei nº 3.651/41, atribuindo a regulamentação de trânsito aos estados, desde que respeitassem as leis nacionais sobre o tema.

Em 1966 entrou em vigor o Código Nacional de Trânsito, regulamentado pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966. Este código produziu seus efeitos por 31 anos até a promulgação Código de Trânsito Brasileiro. Contendo 131 artigos mais as normas adotadas por cada estado de acordo com sua necessidade local.

Entretanto o Código Nacional de Trânsito (CNT) não previa como crime a embriaguez ao volante, sendo aplicadas somente as regras do Decreto-Lei nº 3.688/41 (Lei das Contravenções Penais).

Em 1997 foi promulgada pelo Congresso Nacional a Lei nº 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro), entrando em vigor em 22 de janeiro de 1998. A partir de então os condutores se obrigaram a ter maiores cuidados ao combinar álcool e direção. O CTB passou a tipificar, dentre outras regras de trânsito, a conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool ou outras substâncias de efeitos análogos. Previa em seus artigos punições aos condutores que infringissem a Lei.

Para constatar a infração de trânsito (administrativa) de embriaguez alcoólica e possibilitar a lavratura do respectivo auto de infração de trânsito, a Lei nº 9.503/97, em seu artigo 165, estabelecia que fosse necessário que o condutor estivesse com uma concentração de álcool superior a seis decigramas por litro de sangue.

Conforme art.306 do CTB, Brasil (1998, s.p):

Art. 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: Penas – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O artigo tratava de um crime de perigo concreto, sendo necessária a comprovação da ação perigosa como, por exemplo, conduzir com excesso de velocidade, sobre calçadas ou qualquer outra manobra perigosa.

Com a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro de 1988, percebeu-se uma mudança de comportamento dos condutores no trânsito.

Segundo Waiselfisz (2013, p.20),

A partir do novo Código de Trânsito, promulgado em setembro de 1997 e até o ano 2000, os números caem com o rigor do novo estatuto e as campanhas que gerou. Mas, a partir do ano 2000, é possível observar novos e marcados incrementos, da ordem de 4,8% ao ano, fazendo com que os quantitativos retornassem, já em 2005, ao patamar de 1997, para continuar depois crescendo de forma contínua e sistemática.

Um dado importante sobre o novo código de Trânsito no primeiro ano de sua vigência em 1998, a redução do número de acidentes em relação ao ano anterior foi de 35%, e as mortes reduziram 31% (SANTOS, 2003).

Em 07 de fevereiro de 2006, a Lei 11.275 entrou em vigor e retirou a tolerância admitida, que estabelecia o nível mínimo de álcool no sangue para a configuração da embriaguez alcoólica. Porém o artigo 276 continuava a estabelecer a concentração de 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue.

Estabeleceu-se como infração de trânsito a conduta de dirigir sob a influência de álcool no sangue ou de qualquer substância entorpecente que viesse a determinar a dependência física ou psíquica. Foi alterado também o artigo 277 com o intuito de inibir a recusa, submetendo todo condutor fiscalizado aos testes de alcoolemia, porém não ficou claro quanto aos outros meios de provas como, por exemplo, os exames clínicos.

Também em 2006 a resolução do Conselho Nacional De Trânsito CONTRAN nº 206 passou a estabelecer os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool e os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes, referente à lacuna deixada no dispositivo anterior quanto aos outros meios de provas, que não o teste do etilômetro.

Tal resolução dispunha em seu artigo primeiro sobre os procedimentos necessários para confirmação de que o condutor estava dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. Os procedimentos discriminados eram o teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue, teste com uso do etilômetro, exame clínico, exames realizados por laboratórios especializados indicados pelo órgão de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária (DENATRAN, 2006).

As mudanças legislativas ocorridas nesse período foram importantes para fomentar alterações posteriores, que vieram a aperfeiçoar a regulamentação do uso

de álcool na direção de veículos cobrindo as lacunas existentes nesse primeiro momento.

2.1.2 Alterações da Lei no período de 2008 a 2012

Em 19 de junho de 2008, com a aprovação da Lei n.º 11.705, popularmente conhecida como “Lei Seca” ou de “tolerância Zero”, houve novas alterações em vários artigos do CTB referentes à embriaguez. Dentre outras alterações, modificou-se a disposição dos artigos 165, 276, 277 e 306. A lei ficou mais rígida em relação à bebida e direção de veículo automotor, impondo penalidades mais severas.

O artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na forma originária estabelecia um nível superior a seis decigramas por litro de sangue ou de qualquer substância entorpecente para constatação da infração.

Com as modificações trazidas pela “Lei Seca” foi excluída do texto original, assim como já havia sido feito pela Lei 11.275/06, a menção do percentual de seis decigramas de álcool por litro de sangue que era estabelecido para efeito de constatação dessa infração. A penalidade passou a ser de multa no valor de R\$ 957,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses (BRASIL, 2008).

A referida exclusão teve o objetivo, assim como o artigo 276 do Código, de fazer com que ao se constatar qualquer quantidade de álcool ingerida pelo condutor, a este possa ser aplicada a penalidade estabelecida no artigo 165 da nova Lei.

O artigo 277 foi alterado e acrescido em relação aos parágrafos 2º e 3º. Reza o § 2º que a infração prevista no artigo 165 do CTB poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez ou excitação apresentados pelo condutor (BRASIL, 2008).

A alteração feita na redação do artigo 306, o qual está inserido no rol dos crimes em espécie trazido pelo Código de Trânsito, determina que conduzir veículo automotor, na via pública, estando o condutor com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência implicará em pena criminal.

Com isso se for constatado qualquer nível acima de seis decigramas de álcool por litro de sangue ou acima de três miligramas em se tratando de exame de teste

por aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), o motorista se sujeita às penalidades do artigo 165, por força do disposto no art. 276, todos do Código Nacional de Trânsito.

De acordo com dados extraídos dos Boletins de Acidentes de Trânsito registrado nos sistemas da Polícia Rodoviária Federal, no segundo semestre de 2008 foram registradas 1.845 ocorrências causadas pela ingestão de álcool nas rodovias federais do Brasil, as quais resultaram em 119 mortes. No segundo semestre houve uma pequena diminuição. O número de ocorrências caiu para 1.811 e o número de mortes diminuiu para 112 (SIGER-PRF, 2017).

As mudanças que ocorreram nesse período ainda continham algumas lacunas que precisavam ser corrigidas, o que foi feito com a entrada em vigor de uma nova Lei Seca promulgada no ano de 2012.

2.1.3 Alterações da Lei no período de 2012 a 2016

Em 2012 houve novas mudanças no Código de Trânsito através da Lei 12.760 que tinha como finalidade retificar os equívocos da legislação anterior, enrijecendo ainda mais a legislação de trânsito. O valor da pena foi duplicado, enquanto que na lei anterior a pena de multa era agravada em cinco vezes, na 'Nova Lei Seca' passou a ser agravada 10 vezes, além de facilitar aos meios de comprovação da embriaguez.

Um dos aspectos corrigidos foi a retirada da exigência de quantidade de seis ou mais decigramas de álcool por litro de sangue para que seja configurado o crime de embriaguez ao volante. O texto legal passou agora a ser somente "conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência" (BRASIL, 2012, s.p).

Outro aspecto retificado de acordo com os parágrafos primeiro e segundo do artigo 306 da Lei 12.760/12 foi à admissão de diversos meios de prova para comprovação da embriaguez, como os exames clínicos, perícias, vídeos e prova testemunhal. Estabeleceu também que o delito de embriaguez poderá ser constatado, através dos sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora ou pela concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue ou quantidade equivalente de 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar

verificada no etilômetro.

Dados do segundo Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD), mostram que houve uma mudança positiva no comportamento de dirigir sob influência de álcool após as inovações implementadas na legislação. Comparando dados obtidos entre os anos de 2006 e 2014, houve uma queda de 21% dos indivíduos que disseram que ter dirigido após a ingestão de álcool (CISA, 2014).

Recentemente a Lei nº 13.281/2016 acrescentou no Código de Trânsito Brasileiro o artigo 165-A. A nova infração de trânsito é tipificada em virtude do condutor de veículo se recusar a ser submetido ao teste. Essa mesma Lei também majorou os valores das penalidades.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal (2015, s.p):

Apesar do número de pessoas flagradas alcoolizadas ainda ser considerado alto, o motorista brasileiro está mudando esse hábito. Em 2012, para flagrar um condutor alcoolizado a PRF contabilizou 25 testes, enquanto no ano de 2013, essa média subiu para 45. No ano passado, a cada 51 testes um motorista foi multado ou preso.

Em 2016 percebeu-se que a aplicação da Lei Seca tem diminuído ligeiramente o número de pessoas flagradas embriagadas na direção de veículos apesar de que o Brasil, com uma média de 19,93 mortos por grupo de 100 mil habitantes, ainda está muito distante da média mundial que é de 8,3 mortes por grupo de 100 mil habitantes (AGÊNCIA BRASIL, 2016).

Contudo vale ressaltar que é de fundamental importância uma efetiva fiscalização por parte dos órgãos competentes para que esses números diminuam. Faz-se necessário também que a legislação determine procedimentos claros e eficientes que favoreçam a atuação dos agentes de trânsito.

2.2 Fiscalização da Lei Seca

Desde quando começou a ser disciplinado no Código de Trânsito Brasileiro, o tema alcoolemia gerou muitas controvérsias quanto aos procedimentos referentes à comprovação do estado de embriaguez, dificultando sua fiscalização. Existe também uma deficiência na atuação dos órgãos de fiscalização devido a dificuldades diversas tais como a falta de equipamentos efetivo, ações proativas dos agentes, dentre outras.

Quanto aos procedimentos na fiscalização por parte dos agentes muitas

mudanças ocorreram com a implantação da 'Nova Lei Seca'. Anteriormente a comprovação da embriaguez só era possível com o exame de sangue e o teste do etilômetro. O motorista ainda podia se recusar a fazê-lo.

De acordo com as medidas, prevista na Lei 12.760, que está em vigor desde dezembro de 2012, a alteração da capacidade psicomotora do condutor poderá ser provada pelo agente fiscalizador por pelo menos, um dos seguintes procedimentos: exame de sangue, exames realizados por laboratórios especializados indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente e teste do etilômetro (BRASIL, 2012).

Poderá também 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.

A confirmação do estado alterado do condutor poderá ser feita também por prova testemunhal. Entretanto, o teste do etilômetro deve ser a prioridade nas fiscalizações. No caso de haver comprovação de embriaguez através do teste do etilômetro ou encaminhamento do condutor para a realização de exame de sangue, a autuação administrativa não ficará dependente do resultado dos exames comprobatórios, como anteriormente era exigido.

Um dos grandes obstáculos da eficácia da Lei Seca é sua fiscalização, conforme Gomes (2012, s.p):

Sem severa fiscalização e persistente conscientização de todos, motoristas e pedestres, nada se pode esperar de positivo da nova lei. O legislador, diante da sua impotência para resolver de fato os problemas nacionais, usa sua potência legislativa e com isso se tranquiliza dizendo que fez a sua parte.

Conforme divulgado pelo site UOL (2012, s.p):

Quando a Lei Seca entrou em vigor, havia 900 bafômetros distribuídos no país, onde 500 pertenciam a Polícia Rodoviária Federal, que fiscaliza estradas e rodovias federais e 400 aparelhos para atender mais de cinco mil cidades. Atualmente temos mais equipamentos porém a fiscalização ainda continua deficiente.

A mudança de comportamento dos usuários de trânsito está em grande parte diretamente associada à fiscalização, que deve ser periódica e qualificada. A necessidade de ampliação da fiscalização, aliás, está no cerne do problema da segurança viária brasileira.

Para que se tenha um trânsito seguro é necessário o emprego de um grau de fiscalização aplicado. Não basta somente rever as leis. Em entrevista a Agência

Brasil, o diretor da ABRAMET, Dirceu Rodrigues Alves Junior, salienta que a culpa pela demora na mudança dos hábitos dos condutores de não beber ao dirigir é da falta de fiscalização e que para que haja uma mudança comportamental são necessárias campanhas mais incisivas e que tenham continuidade, seja feita de forma inopinada sem prazo para se encerrar (AGÊNCIA BRASIL, 2016).

2.3 Penalidades previstas

Com as alterações na Lei, a multa anteriormente multiplicada por 5 vezes passou a ser multiplicada por 10. Como a recente Lei nº 13.281/2016 aumentou os valores das penalidades, após autuação a multa passou a ser de R\$2.934,70. Aplica-se ainda, em dobro, o valor da multa em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, de acordo com parágrafo único do artigo 165 do CTB.

É previsto também o recolhimento da habilitação, suspensão do direito de dirigir pelo prazo de 12 meses, além da retenção do veículo, até a apresentação de condutor habilitado.

De acordo com a Resolução 432/2013 do CONTRAN, a infração administrativa (aquela que não gera efeitos penais, como a multa, retenção do veículo, recolhimento da CNH) é configurada quando o condutor apresenta qualquer concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 0,05 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado, considerada a margem de tolerância ou apresente sinais de alteração da capacidade psicomotora.

A penalidade prevista nesse caso é multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, recolhimento da habilitação e retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado, se houver.

O crime é configurado quando o motorista apresenta uma concentração igual ou superior a 0,6 g/l de álcool no sangue, 0,34 mg de álcool por litro de ar alveolar expirado, ou apresente alterações na capacidade psicomotora.

As penalidades previstas, nestes casos, são detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir.

De acordo com a Lei nº 13.281/2016 (BRASIL, 2016, s.p):

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277: Infração - gravíssima

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

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

2.4 Dados Estatísticos

De acordo com a Revista Agência Brasil, em estudo realizado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), a estimativa é que 54% dos motoristas brasileiros ingerem bebidas alcoólicas antes de dirigir. Em contrapartida, em outra pesquisa nacional de saúde, realizada pelo Ministério da Saúde em parceria com o Instituto de Geografia e Estatística (IBGE), aponta que 24,3% dos motoristas afirmam que fazem uso de álcool antes de dirigir (AGÊNCIA BRASIL, 2014).

Em recente publicação sobre um estudo encomendado pelo Ministério da Saúde, desde 2012, ano em que houve um maior rigor da Lei Seca, o percentual de condutores que admitem dirigir após ingestão de bebidas alcoólicas caiu em 21,5% nas capitais brasileiras (G1, 2016).

De acordo com dados do DATASUS, do Ministério da saúde, o número de mortes no trânsito vinha crescendo aceleradamente em anos anteriores, porém houve uma queda, mas somente no ano subsequente a implantação da Lei Seca. Em seguida voltou a subir em processo acelerado

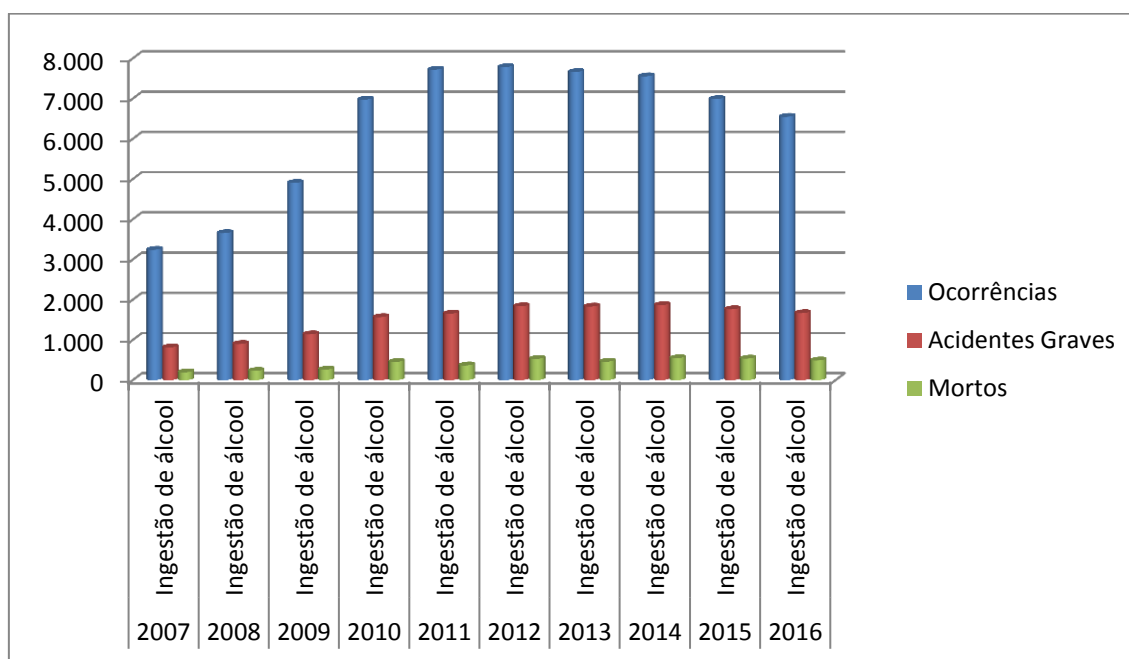
Tais estudos mostram que entre os anos de 2000 e 2008, houve um crescimento de forma linear do número de mortes no trânsito, apresentando um aumento de 29%. No primeiro ano de aplicação da lei, 2008/2009, essa taxa registrou uma queda de 1,7%, porém já em seguida teve um aumento de 13,9%, continuando a crescer no ano seguinte (0,9%) (GOMES, 2013).

O número de mortes por ano considerando uma taxa de 100 mil habitantes foi de 17,8 no ano de 2000, chegando a 20,18 em 2008. Com entrada em vigor da Lei Seca esse número caiu para 19,63 em 2009. Em 2010 voltou a subir até 2012

chegando a 23,10 neste ano. Novamente houve uma queda em 2013 (21,02) após a Nova Lei Seca e em 2014 subiu para 21,59 (OBSERVATÓRIO, 2014).

Conforme dados de ocorrências registradas pela Polícia Rodoviária Federal, em 2008 ocorreram 231 óbitos nas rodovias federais. Em 2009 foram 265 mortes. Com a Nova Lei Seca mais rígida, em 2012 a quantidade de mortos que foi de 530, diminuiu para 460 no ano de 2013 (PRF, 2017).

Gráfico 1 – Evolução de ocorrências de acidentes



Fonte: SIGER_PRF(2017)

Conforme divulgado pelo portal de notícias Terra, logo no primeiro ano de aplicação, após a mudança legislativa, as mortes no trânsito foram reduzidas. Entretanto, logo os motoristas passaram a se negar a fazer o teste do bafômetro, o que fez com que os números atingissem os mesmo patamares de antes da lei (TERRA, 2013).

Cerca de seis meses após o início houve redução de quase 25% de chamadas do SAMU para atendimento de acidentes de trânsito. Outro indicador analisado pelo Ministério da Saúde, no que tange a taxa de mortalidade e risco de morrer por acidente de trânsito no Brasil, calculado pelo número de óbitos para cada 100 mil habitantes, registrou uma redução de 7,4%, no ano posterior a Lei Seca (ABRAMET, 2012).

3 RESULTADOS DE PESQUISA

Embora a Lei Seca possa ser considerada uma lei recente, pois a “primeira” surgiu no ano de 2008, através de dados estatísticos apresentados foi possível ter uma noção de seu progresso no decorrer dos anos. Este foi o objeto que o estudo se propôs a fazer, reunindo informações desde a entrada em vigor do Código Nacional de Trânsito (CNT) de 1941 até 2016.

Os dados apresentados pelos órgãos estatais e pesquisadores apontaram que, nos primeiros anos subsequentes entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro em 1997 até o ano de 2000 houve uma diminuição do número de mortes no trânsito, porém logo em seguida voltou a crescer continuamente.

A análise inicial da pesquisa buscou estudar os efeitos provocados pela legislação de trânsito no que tange a embriaguez na direção de veículos. Examinou-se também o comportamento dos cidadãos em virtude da entrada em vigor dessa Lei. Conforme estudo do Ministério da saúde apresentado, esse percentual voltou a crescer linearmente de 2000 a 2008.

Com a entrada em vigor da primeira ‘Lei Seca’ em 2008, pode ser notada a intenção do legislador em inibir o uso excessivo de álcool combinado com a prática de dirigir. A lei ficou mais severa trazendo inovações quanto aos meios de prova para constatação do estado de embriaguez. Novamente houve pequena diminuição do número de mortes nos primeiros 6 meses conforme dados apresentados pela revista ABRAMET e da Polícia Rodoviária federal.

Em 2012 a Lei 12.760 entrou em vigor com a finalidade de corrigir algumas lacunas da Lei 11.705/08. Reduziu o percentual permitido de álcool no sangue e trouxe novas modificações procedimentais admitindo outros meios de prova, como a prova testemunhal. Majorou também o valor da infração que passou a ser agravado 10 vezes. No final de 2016 os valores foram reajustados e o condutor que for flagrado dirigindo embriagado terá que pagar multa no valor de R\$2.934,70.

Conforme estudado, no primeiro ano após a entrada em vigor da ‘Nova Lei Seca’ o número de mortes por acidente de trânsito teve uma queda, porém logo em seguida, este número voltou a crescer, uma vez que os condutores assumiram a postura de recusa ao teste.

A aplicação da Lei Seca (Lei 11.705/2008) tem ajudado a diminuir o número de acidentes no trânsito. Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) mostram ligeira redução no número de acidentes ocorridos por influência do álcool, após a lei ter estabelecido tolerância zero e aumentado o valor da multa para quem for flagrado embriagado ao volante, em 2012. Naquele ano, foram registrados 7.594 acidentes; no ano seguinte, 7.526; e, em 2014, 7.391 (CORREIO DE NOTÍCIAS, 2017).

Ainda de acordo com o estudo, dados do Ministério da Saúde, divulgados em dezembro de 2015, também mostram redução no número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil. Em 2013, foram registradas 42.266 mortes e, em 2014, 40.294 – uma redução de 5%. Porém Apesar da redução no número de acidentes, o país está muito distante da média mundial de 8,3 mortes por grupo de 100 mil habitantes. (CORREIO DE NOTÍCIAS, 2016).

4 CONCLUSÕES

O presente estudo traz uma reflexão sobre a eficácia de uma lei que tem como objetivo inibir a prática de dirigir veículos em estado de embriaguez, contribuindo dessa forma para reduzir os índices de acidentes e mortes no trânsito. Conforme estudado, os motoristas que dirigem alcoolizados são responsáveis por um dos maiores índices de mortes ocorridos nos acidentes de trânsito.

Foi feita uma análise, levando-se em conta dados estatísticos e estudos realizados sobre o tema, demonstrando os resultados práticos do impacto que a Lei seca provocou na mudança de comportamento dos condutores. Cabe ressaltar que esses não são dados absolutos e existem variações de acordo com o órgão responsável pela pesquisa.

Não existem muitos estudos específicos sobre número de mortes em acidentes de trânsito provocados exclusivamente por condutores que conduzem veículo embriagados. Estes dados são de extrema relevância para que se possa mensurar de forma precisa os efeitos da Lei e contribuir para que sejam adotadas medidas eficientes para diminuição da violência no trânsito.

O corrente estudo permitiu-nos constatar que apesar da criação do CTB, que trouxe a primeira regulamentação sobre alcoolemia e das leis criadas com o intuito de inibir o uso de álcool e dirigir, verifica-se que estas medidas de prevenção e controle não estão sendo suficientes para redução de acidentes. Torna-se necessário que haja a união de esforços de profissionais de diferentes áreas, no intuito de investigar e se questionarem sobre possíveis ações que possam de fato contribuir para resolução do problema. Fica evidente a necessidade de investimento em pesquisas nesta área, inclusive utilizando como amostra infratores de trânsito envolvidos em acidentes sob efeito de álcool.

De acordo com o estudo realizado, além do uso de álcool e substâncias análogas, outras causas contribuem para ocorrência de acidentes no trânsito, como: excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas, fatores mecânicos, vias em condições inadequadas, entre outros. Desta forma constata-se que todos estes fatores estão diretamente ligados ao comportamento do próprio condutor, não sendo suficiente a implantação de leis.

Verificou-se que o nível de conscientização por parte dos cidadãos não foi atingido de forma realmente satisfatória e eficaz. Tal desempenho pode ter tido como

motivação principalmente a falta de ação governamental, de empenho nas fiscalizações, campanhas educativas e outras medidas que tornassem a Lei realmente eficiente.

Deve-se concomitantemente haver outras ações complementares como, por exemplo, campanhas educativas de trânsito projetos nas escolas e em outros espaços públicos com maior efetividade, além de fiscalizações mais frequentes, a fim de aumentar a conscientização das pessoas quanto ao seu comportamento inadequado no trânsito e suas consequências. E mesmo que essa conscientização não ocorra de imediato, espera-se que o resultado venha a atingir as próximas gerações de motoristas, tornando-as mais preparadas e civilizadas com o tema.

Como exemplo de campanhas educativas nacionais realizadas, temos o projeto iniciado no estado de Santa Catarina de percepção de risco no trânsito das escolas públicas, feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) que apresentou lições de conscientização no trânsito e que visava ser difundido por todo o país (BITTELBRUN; KREMER, 2012).

Outra interessante campanha empreendida foi o projeto Trânsito na Escola desenvolvido pela Editora Melhoramentos, que objetivou um alinhamento com a meta global da Organização das Nações Unidas (ONU) e do Governo Brasileiro de redução da mortalidade no Trânsito. O projeto compreende uma coleção de livros desenvolvidos para alunos e professores do Ensino Fundamental e para a qualificação dos educadores (EDUARDO BIAVATI, 2015).

Espera-se que o estudo possa servir de motivação para novas pesquisas a respeito do uso de bebidas alcólicas e direção veicular, uma vez que esse é um grande desafio que pode contribuir para a preservação de milhares de vidas.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. **Acidentes de trânsito**. Disponível em: <http://www.abramet.com.br/conteudos/artigos/acidentes_de_transito_consumo_de_alcool_drogas_e_exame_do_cabelo/>. Acesso em: 15 jan. 2017.

AGÊNCIA BRASIL. **Nova lei seca não será eficaz sem severa fiscalização**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-02/lei-seca-reduziu-acidentes-mas-e-preciso-pensar-em-alternativas-ao-carro>>. Acesso em: 03 fev. 2017.

BRASIL. **Código de trânsito brasileiro**. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/91797/codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-97>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

BRASIL. **Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11275.htm>. Acesso em: 02 fev. 2017.

BRASIL. **Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11275.htm>. Acesso em: 09 fev. 2017.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm>. Acesso em: 11 fev. 2017.

BRASIL. **Lei nº 12.769, de 27 de dezembro de 2012**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12769.htm>. Acesso em: 11 fev. 2017.

BRASIL. **Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm>. Acesso em: 04 fev. 2017.

BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l5108.htm>. Acesso em: 09 fev. 2017.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Lei seca reduziu acidentes, mas é preciso pensar em alternativas ao carro**. Disponível em: <<http://cndez.com.br/2017/05/lei-seca-reduziu-acidentes-mas-e-preciso-pensar-em-alternativas-ao-carro/>>. Acesso em: 28 jun. 2017.

CISA -CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL. **Álcool e trânsito**. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>>. Acesso em: 07 mai. 2017.

DAMATTA, Roberto. **Fé em deus e pé na tábu**a: Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Rocco LTDA, 2012.

DETRANPR. **O álcool**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicosdetalhes.php?tema=motorista&id=353>> Acesso em: 05 mar. 2017.

Bittelbrun , GABRIELLE; kremer , ROBERTA. **Projeto catarinense de educação no trânsito será difundido no país**. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2012/10/projeto-catarinense-de-educacao-no-transito-sera-difundido-no-pais-3929699.html>>. Acesso em: 07 mai. 2017.

EDUARDO BIAVATI. **Projeto trânsito na escola**. Disponível em: <<https://biavati.wordpress.com/projeto-transito-na-escola/>>. Acesso em: 07 mai. 2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito**. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtm>>. Acesso em: 28 jan. 2017.

GOMES, Luiz Flávio. **Nova lei seca não será eficaz sem severa fiscalização**. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2012-dez-26/luiz-flavio-gomes-lei-seca-nao-eficaz-severa-fiscalizacao>>. Acesso em: 04 fev. 2017.

GOMES, Luiz Flávio. **Endurecimento das penas não significa redução das mortes**. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/transito-endurecimento-das-penas-nao-significa-reducao-das-mortes/>>. Acesso em: 07 jan. 2017.

JORGE, Maria Helena Prado De Mello; KOIZUME, Maria Sumie. **Acidentes de trânsito causando vítimas**: possível reflexo da lei seca nas internações hospitalares. Revista Abramet. Minas gerais, v. 28, n. 2, jul. 2016. Disponível em: <http://aspbr.securezone.net/v2/index.jsp?id=3362/3585/2946&lng=pt_br>. Acesso em: 27 jan. 2017.

LIMA, José Mauro Braz de. **Acidentes de trânsito, consumo de álcool e drogas no ambiente do transporte rodoviário**. Revista Abramet. [S.L.], n.11, p.111-222, março, 2016. Disponível em: <http://www.abramet.com.br/conteudos/artigos/acidentes_de_transito_consumo_de_alcool_drogas_e_exame_do_cabelo/>. Acesso em: 15 jan. 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Denatran**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Estatísticas**. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/stats/profiles/0/death>>. Acesso em: 04 mar. 2017.

PORTAL TERRA. **Endurecimento da lei seca reduz mortes em 6% nas rodovias federais**. Disponível em: <<https://noticias.terra.com.br/brasil/transito/endurecimento-da-lei-seca-reduz-mortes-em-6nasrodoviasfederais6fd45ae51f7e2410vgnvcm20000099cceb0arcrd.html>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

PRF. **Após sete anos de lei seca, número de motoristas que dirigem após beber ainda preocupa**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/apos-sete-anos-de-lei-seca-numero-de-motoristas-que-dirigem-apos-beber-ainda-preocupa>> Acesso em: 12 jan. 2017.

PRF. **Siger2**. Disponível em:< <https://www.prf.gov.br/siger2/servlet/mstrWeb>> > Acesso em: 09 abr. 2017.

RETRATO DA SEGURANÇA VIÁRIA. **Título**. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

SANTOS, Altamiro J. dos. **Direito civil do trânsito**: responsabilidade e danos: material, moral, psicofísico, estético, social, trabalhista, acidentário e ambiental. São Paulo: Ltr, 2003.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. **Mapa da violência 2013**: Os Jovens do Brasil. Rio de Janeiro: Flacso-Brasil, 2014.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. **Mapa da violência 2014**: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: Flacso-Brasil, 2014.