

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO DE RIBEIRÃO PRETO

FELIPE CHANTEAU ABUCHAIM ALVES

**LEI N° 12.760/2012: UM SIMBOLISMO VIOLADOR DE
DIREITOS E SEU QUESTIONÁVEL BENEFÍCIO À
SOCIEDADE BRASILEIRA**

Ribeirão Preto/SP

2015

FELIPE CHANTEAU ABUCHAIM ALVES

**LEI N° 12.760/2012: UM SIMBOLISMO VIOLADOR DE
DIREITOS E SEU QUESTIONÁVEL BENEFÍCIO À
SOCIEDADE BRASILEIRA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Banca Examinadora do
Departamento de Direito Público da
Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da
Universidade de São Paulo, como requisito
parcial para obtenção do título de Bacharel
em Direito

Área de Concentração: Direito Penal e
Direito Administrativo

Orientador: Prof. Dr. Víctor Gabriel de
Oliveira Rodríguez

Ribeirão Preto/SP

2015

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

ALVES, Felipe Chanteau Abuchaim

Lei nº 12.760/2012: um simbolismo violador de direitos e seu questionável benefício à sociedade brasileira / Felipe Chanteau Abuchaim Alves – Ribeirão Preto, 2015

p. 174 ; 30 cm

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Faculdade de Direito de Ribeirão Preto/USP.

Orientador: Prof. Dr. Víctor Gabriel de Oliveira Rodríguez.

Nome: ALVES, Felipe Chanteau Abuchaim

Título: Lei nº 12.760/2012: um simbolismo violador de direitos e seu questionável benefício à sociedade brasileira

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora do Departamento de Direito Público da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof.Dr. _____

Instituição: _____ Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof.Dr. _____

Instituição: _____ Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof.Dr. _____

Instituição: _____ Julgamento: _____

Assinatura: _____

RESUMO

Em relação ao binômio álcool-direção, objeto do presente estudo, as medidas tomadas pelo Brasil tiveram o propósito de enrijecer a legislação referente a essa matéria, mediante a edição de duas leis: Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, popularmente conhecida como “Lei Seca”, e Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, apelidada de “Nova Lei Seca”. O presente trabalho tem a intenção de abordar em seu primeiro capítulo as consequências do álcool no corpo humano e no momento de conduzir um veículo automotor, já que esse binômio constitui-se em uma das maiores causas de acidentes fatais com possibilidade de prevenção. No capítulo 2, há o exame dos artigos e suas modificações desde o Código de Trânsito Brasileiro (1997) até ao advento da Lei nº 12.760/2012 (Nova Lei Seca). Depois dessa abordagem, pretende-se questionar os temas polêmicos da “Nova Lei Seca” em vigor, demonstrando que seus supostos benefícios são totalmente discutíveis, já que garantias constitucionais foram violadas e quando trata-se de apoiar ou exigir a elaboração de uma lei que fere certas liberdades individuais, a população deveria ser mais cautelosa em tal alarde, já que tais restrições recairão sobre ela própria. No capítulo 4 são analisados os dados estatísticos dos acidentes de trânsito para tentar entender o motivo dos resultados terem sido positivos ou negativos após o surgimento da lei seca. Por fim, no capítulo 5, faz-se uma discussão sobre as políticas públicas que podem agregar e/ou serem alternativas ao texto legal da lei seca.

Palavras-chave: Lei Seca – Nova Lei Seca – Lei nº 12.760/2012 – Código de Trânsito Brasileiro – infração administrativa – crime de trânsito – princípios constitucionais – garantias constitucionais individuais – álcool e direção – acidentes de trânsito – políticas públicas

ABSTRACT

The measures taken by Brazilian government considering the binomial alcohol-driving –object of the current study- had the purpose of hardening the legislation concerning this subject, while editing two laws: Law n° 11.705/2008, popularly known as “Dry Law”, and Law n° 12.760/2012, nicknamed “New Dry Law”. This study intends to approach in its first chapter the consequences of alcohol in human body and in the moment of driving a vehicle, as this binomial is known to be one of the main causes of fatal accidents with possibilities of prevention. In chapter 2, there is the examination of the articles and their modifications since the Brazilian Traffic Code – Código de Trânsito Brasileiro de 1997- until the dawn of Law n° 12.760/2012. After this approach, the intention is to question the polemic themes of the “New Dry Law”, showing that the supposed benefits are completely arguable, given that constitutional warranties were violated and referring to support or demand the elaboration of a law that affects some individual liberties, the population should be more cautious in that matter and should also be concerned that those restrictions will fall over themselves. In Chapter 4 statistic data about traffic accidents will be analysed to understand the reason of the results that took place after the creation of this law. Finally, in chapter 5, there is a discussion about public policies that can add to and/or be alternatives to text of the “Dry Law”.

Key-words: Dry Law – New Dry Law – Law n° 12.760/2012 – Brazilian Traffic Code – Administrative Infraction – Traffic Crime – Constitutional Principles – Individual Constitutional Warranties – Alcohol and Driving – Traffic Accidents – Public Policies

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Comparação de Dose Padrão de acordo com diferentes Instituições	29
Tabela 2: Alcoolemia e Efeitos Correspondentes	33
Tabela 3: Óbitos por acidentes de Transporte Terrestres	111
Tabela 4: Óbitos em Acidentes de Trânsito por Categoria. Brasil, 1996/2011	116
Tabela 5: Participação percentual das categorias no total de óbitos dos acidentes de trânsito. Brasil, 1996/2011	116
Tabela 6: Evolução da frota de veículos e das vítimas fatais em acidentes de trânsito. Brasil. 1998/2011	116
Tabela 7: Percentual de Acidentes em Relação à Causa, 2010 a novembro de 2014	118
Tabela 8: Percentual de Mortos em Relação à Causa do Acidente, 2010 a novembro de 2014.....	118
Tabela 9: Matriz de Haddon	137

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Taxa de Mortalidade de Adultos por 1000 habitantes –distribuídos por renda – Mundo	105
Gráfico 2: Principais Causas de Óbitos no Mundo	106
Gráfico 3: Taxa de Mortalidade Proporcional por Grupos de Causas – Brasil	109
Gráfico 4: Taxa de Mortalidade Específica por Causas Externas – Brasil	110
Gráfico 5: N° Total de óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre por Ano – Brasil.....	112
Gráfico 6: Taxa de Mortalidade Específica por Acidentes de Transporte Terrestre/ 100 mil Habitantes – Brasil	115
Gráfico 7: Resumo das Características das Rodovias Brasileiras – Extensão Total	126
Gráfico 8: Classificação do Estado Geral – Gestões Concedida e Pública	127

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

ABRASEL – Associação Brasileira de Bares e Restaurantes

ADIN – Ação Direta de Inconstitucionalidade

AGU – Advocacia Geral da União

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

Art. – Artigo

ARTESP – Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo

CAS – Concentração de Álcool no Sangue

CEDATT – Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes

CF – Constituição Federal

CISA – Centro de Informação sobre Saúde e Álcool

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CNT – Confederação Nacional do Transporte

Contran – Conselho Nacional de Trânsito

CRATOD - Centro de Referência de Álcool, Tabaco e Outras Drogas

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

Denatran – Departamento Nacional de Trânsito

dg/l – decigramas por litro

DOU – Diário Oficial da União

DPRF – Departamento da Polícia Rodoviária Federal

mg/l – miligramas por litro

MS – Ministério da Saúde

NIAA - National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária

ONU – Organização das Nações Unidas

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PGR – Procuradoria Geral da República

PIB – Produto Interno Bruto

SENAD - Secretaria Nacional de Política sobre Drogas

SIM – Sistema de Informações sobre Mortalidade

STF – Superior Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

SVS – Secretaria de Vigilância em Saúde

TJ – Tribunal de Justiça

VIGITEL - Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	21
CAPÍTULO 1 - EFEITOS DO ÁLCOOL NO CORPO HUMANO E SUA INTERFERÊNCIA NO DESEMPENHO DO CONDUTOR	25
1.1.Álcool e seu percurso no organismo do indivíduo: absorção e eliminação.....	26
1.2.Fatores que influenciam na Concentração de Álcool no Sangue (CAS).....	28
1.3.Os efeitos do álcool no desempenho do condutor.....	31
1.4.Métodos de avaliação da alcoolemia como meio de prova	36
1.5.Possibilidade de resultados falsos	38
CAPÍTULO 2 – HISTÓRICO DA ALTERAÇÃO DOS ARTIGOS DA LEI SECA.....	41
2.1.Lei nº 11.275 de 07 de fevereiro de 2006	41
2.1.1. Artigo 165 – Infração Administrativa	41
2.1.2. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova	43
2.2.Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008 – “Lei Seca”	46
2.2.1. Artigo 165 – Infração Administrativa	47
2.2.2. Artigo 276 – Alcoolemia Zero	48
2.2.3. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova	49
2.2.4. Artigos 291 e 296 – Outros dispositivos legais aplicáveis à Lei Seca	51
2.2.5. Artigo 306 – Crime de Embriaguez ao Volante	53
2.3.Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 – “Nova Lei Seca”	58
2.3.1. Artigo 165 – Infração Administrativa	59
2.3.2. Artigo 276 – Alcoolemia Zero	60
2.3.3. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova	61
2.3.4. Artigo 306 – Crime de Embriaguez ao Volante	62
CAPÍTULO 3 – CRÍTICAS À LEI Nº 12.760/2012 E ANÁLISE DOS SEUS TEMAS CONTROVERSOS	66
3.1. §3º, art. 277 do CTB – “Obrigatoriedade” dos testes e exames de constatação de embriaguez	66
3.1.1.Violação ao Princípio da Não-Autoincriminação ou <i>nemo tenetur se detegere</i>	68
3.1.2.Violação a outros princípios: legalidade, proporcionalidade, presunção de inocência, devido processo legal.....	70
3.1.3. Portarias nº 217/2014 e 219/2014	72
3.1.4.Parecer da Advocacia Geral da União de 2009 x Parecer da Procuradoria Geral da República de 2013.....	74
3.1.4.1.Parecer nº 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ.....	74
3.1.4.2.Parecer da Procuradoria Geral da República de 2013	77

3.2.Infração administrativa do art. 165 X crime de trânsito do art. 306.....	79
3.2.1.Artigos 165 e 306: crimes de perigo concreto ou de perigo abstrato?	87
3.3.Poder delegado aos agentes de trânsito após a instituição da Lei nº 12.760/2012	99
CAPÍTULO 4 – PANORAMA ESTATÍSTICO SOBRE O TRÂNSITO VIÁRIO.....	104
4.1.Estatísticas sobre o cenário do trânsito viário brasileiro	109
CAPÍTULO 5 – POLÍTICAS PÚBLICAS: MELHOR MÉTODO PARA OBTENÇÃO DE UM TRANSITO VIÁRIO MAIS SEGURO	121
5.1.Deficiência dos estudos, pesquisas e coleta de dados estatísticos sobre o trânsito viário brasileiro	122
5.2.Difícil trafegabilidade das rodovias brasileiras.....	125
5.3. Fiscalização permanente, eficiente e não abusiva para auxílio do cumprimento das leis	128
5.4.Informação para uma melhor educação do condutor brasileiro	130
5.5. “Criminologia Midiática”	132
5.6.Políticas Públicas multifacetadas: análise do antes, durante e depois da colisão.....	134
5.7.Responsabilidade compartilhada.....	138
5.8.Incentivo aos transportes alternativos para maior eficiência da Lei Seca	144
5.9.Como tornar a Lei nº 12.760/2012 razoável?.....	146
CONSIDERAÇÕES FINAIS	150
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	157
ANEXO	170

INTRODUÇÃO

Há anos que a imprudência na condução de veículos automotores preocupa as autoridades de trânsito, a população e o governo, principalmente nos setores de saúde e segurança pública. Essa problemática redobrou a atenção do cidadão brasileiro que, ao andar ou conduzir nas vias públicas, ‘aprendeu’ a conviver com o sentimento de insegurança e incerteza.

Não é novidade que grande parte dos acidentes de trânsito que ocorrem no país geram grandes transtornos na ordem econômica e na ordem social brasileira. O abuso do álcool converteu-se em uma prioridade do sistema de saúde pública nos países, “levando-se em conta o pesado fardo social e econômico resultante do montante de prejuízos materiais, gastos médico-hospitalares e os referentes à perda da produtividade pessoal e das empresas”.¹

O crescimento da frota veicular aliado à irresponsabilidade de muitos motoristas e às más condições de grande parte das vias, ou as ótimas condições delas, fazendo que com alguns condutores acreditem que estão dentro de um carro de fórmula um, transformam o trânsito em um ambiente onde existem uma das maiores causas de mortes e lesões graves em todo o mundo.

Engana-se quem acredita que o problema do álcool associado à direção é um problema apenas brasileiro. Muitos países ainda possuem o mesmo incômodo e outros já possuíram em uma escala até mais grave. O que difere o Brasil desses países que amenizaram os efeitos é que neles o problema foi devidamente identificado e receberam tratamento adequado para abrandar tais sequelas.

Em virtude disso, permanecem as pesquisas e estudos referentes ao tema tanto na sociedade brasileira como em nível internacional. São inúmeros os órgãos e institutos públicos e particulares que desenvolvem pesquisas sobre o tema com o intuito de compreender a problemática do binômio álcool-direção. A mídia tem ajudado e atrapalhado, concomitantemente, na divulgação e ‘interpretação’ das leis, pesquisas, notícias e dos dados estatísticos relacionados ao tema, todavia informações veiculadas da maneira errada causam tumulto em grande parte da população que, por falta de conhecimento sobre o assunto, passou a acreditar que uma lei mais rigorosa é sinônimo de eficácia na punição do condutor ébrio.

¹ DUAÍLIBI, Sérgio; PINSKY, Ilana; LARANJEIRA, Ronaldo. **Álcool e Direção: Beber ou Dirigir: Um Guia Prático para Educadores, Profissionais de Saúde e Gestores de Políticas Públicas**. São Paulo: Unifesp, 2010. p. 13.

Grande erro. A pressão da população foi tão intensa para o surgimento de uma rigorosa como a “lei seca” que os dispositivos legais que abordaram o assunto estão repletos de críticas e controversas tanto na doutrina quanto nos tribunais.

Dentre os inúmeros delitos listados no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que podem ser praticados pelo condutor, o presente estudo pretende evidenciar a diferenciação entre a infração administrativa (art. 165) e o crime de embriaguez ao volante (art. 306). O CTB instituído pela Lei nº 9.503, foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), em 24 de setembro de 1997, passou a vigorar cento e vinte dias depois, a partir do dia 22 de janeiro de 1998, data em que começou a produzir seus efeitos. Vale ressaltar que o CTB não é um diploma exclusivamente penal, mas sim misto, composto também de normas processuais e administrativas.

O CTB é composto de leis, decretos e resoluções, obviamente, respeitando a devida hierarquia das normas. As leis estabelecem normas de caráter geral e os decretos regulamentam, detalham e disciplinam a aplicação das leis. As resoluções editadas através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas das leis. A legislação que regulamenta o trânsito é composta de: Constituição Federal (CF); Código de Trânsito Brasileiro (CTB); Convenção sobre Trânsito Viário de Viena; Acordo do Mercosul; Resoluções e Deliberações do Contran; Portarias do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN); Leis, Decretos e Portarias Estaduais e Leis, Decretos e Portarias Municipais.²

Objetivando reduzir o número de acidentes de trânsito causados principalmente pela ingestão de álcool, o governo brasileiro considerou necessário enrijecer os artigos do CTB que tratavam dessa matéria. Diante disso, foi promulgada a Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, popularmente conhecida como “Lei Seca”, trazendo em seu conteúdo mudanças significativas no tema referente ao álcool e direção. A pressão da população e da mídia foram os maiores fatores para a elaboração desta lei, antecipando sua promulgação e vigência pelo governo. Como a “pressa é inimiga da perfeição”, a “Lei Seca” foi infeliz na sua redação contendo erros que foram “metralhados” pela doutrina, jurisprudência e outros estudiosos do meio jurídico.

Com o propósito de corrigir os equívocos cometido pelo legislador, amenizar as mortes no trânsito e punir efetivamente os condutores ébrios, no dia 20 de dezembro de 2012, entrou

² OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 54. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

em vigor a Lei nº 12.760, apelidada de “Nova Lei Seca”, que vigora até os dias de hoje. Observa-se boa aceitação por parte da sociedade e alguns acertos nas alterações feitas pela atual lei, no entanto, algumas modificações são questionáveis e não foram bem recebidas novamente por boa parte da doutrina e dos tribunais, assuntos que serão abordados mais adiante no presente trabalho.

Conforme os assuntos pontuados acima, faz-se necessários o levantamento de algumas perguntas: A “(Nova) Lei Seca” foi um instrumento eficaz na redução dos acidentes de trânsito? Quais as consequências da vigência dessa lei para os condutores? As questões controversas levantadas no meio jurídico mostram que houve uma relação de custo-benefício na edição dessa lei, mas será que os supostos benefícios superaram tais custos? O investimento em políticas de prevenção associada a uma fiscalização mais intensa não seria um meio mais efetivo de reduzir os índices de acidentes relacionados à embriaguez ou invés da enorme rigidez dessa lei?

Este trabalho tem a intenção de abordar em seu primeiro capítulo as consequências do álcool no corpo humano e no momento de conduzir um veículo automotor, já que esse binômio constitui-se em uma das maiores causas de acidentes fatais com possibilidade de prevenção. No segundo capítulo, há o exame dos artigos e suas modificações desde o Código de Trânsito Brasileiro (1997) até ao advento da Lei nº 12.760/2012 (Nova Lei Seca). No terceiro capítulo pretende-se questionar os temas polêmicos da “Nova Lei Seca” em vigor, demonstrando que seus supostos benefícios são totalmente discutíveis, já que garantias constitucionais foram violadas e quando trata-se de apoiar ou exigir a elaboração de uma lei que fere certas liberdades individuais, a população deveria ser mais cautelosa em tal alarde, já que tais restrições recairão sobre ela própria. No quarto capítulo são analisados os dados estatísticos dos acidentes de trânsito para compreender se os resultados foram positivos ou negativos após o surgimento da lei seca. Por fim, no quinto capítulo faz-se uma discussão sobre as políticas públicas que podem agregar e/ou serem alternativas ao texto legal da lei seca.

O presente trabalho se utilizou da metodologia descritiva e dedutiva através da pesquisa baseada em livros, artigos, dissertações, teses, notícias, revistas, dados estatísticos, assim como análise de jurisprudências.

Estudos e pesquisas da Organização Mundial da Saúde (OMS), indicam um grave problema sobre os acidentes de trânsito, não apenas os associados ao uso do álcool, mas em relação a todos os fatores de risco que contribuem para um agravamento da insegurança do trânsito viário. Diante deste cenário, faz-se imprescindível uma análise sobre o assunto para

sabermos como o Brasil está lidando com o tema e se estão sendo usadas as políticas públicas mais eficientes para minimizar esses incidentes.

CAPÍTULO 1 - EFEITOS DO ÁLCOOL NO CORPO HUMANO E SUA INTERFERÊNCIA NO DESEMPENHO DO CONDUTOR

Os estudos sobre o álcool vêm de longa data e os constantes prejuízos trazidos à sociedade causados pelo binômio álcool-direção levaram a ciência a fazer uma abordagem mais específica na qual as sensações do álcool no corpo humano foram relacionadas ao impacto que tais efeitos poderiam produzir no momento em que o motorista estivesse na condução de um veículo automotor.³

Estudos coordenados pela Organização Mundial da Saúde (OMS) com o objetivo de avaliar as políticas públicas de controle do álcool e diminuir os problemas causados pelo consumo das bebidas alcoólicas, atestaram os seguintes dados:⁴ a) a palavra “alcoholismo” deve ser substituída por não possuir um significado científico preciso, devendo-se substituí-la por “problemas relacionados ao álcool” ou “dependência do álcool” que são mais úteis e precisos; b) os transtornos causados pelo binômio álcool-direção decorrem do hábito de beber da população em geral e não apenas de alguns dependentes crônicos; c) quanto maior for a média de consumo de bebidas alcoólicas em uma comunidade, maiores serão os problemas relacionados ao álcool; d) os níveis de consumo de substâncias alcoólicas implicam diretamente na segurança pública, na saúde e, conseqüentemente, na quantidade de acidentes de trânsito; e) existem políticas públicas eficazes capazes de reduzir os problemas provenientes do consumo de bebidas alcoólicas, no entanto tais políticas devem abranger toda a população e não apenas a parcela dos dependentes e bebedores inveterados.

Os danos causados pelo consumo de bebidas alcoólicas ocorrem por três fatores: a) toxicidade: consumo constante e em grandes quantidades, podendo ocasionar problemas crônicos de saúde (cirrose, depressão, doença cardiovascular, etc); b) intoxicação aguda: consiste na elevação rápida dos níveis de álcool no sangue, sendo extremamente perigosa pelo fato de poder resultar em acidentes de trânsito ou pessoais, além de atos violentos; c) dependência: falta de controle do indivíduo em conseguir controlar a quantidade e a frequência da ingestão de bebidas alcoólicas, possuindo o sintoma da “abstinência” que aparece quando um indivíduo permanece determinado período sem consumir tal substância.⁵ Os

³ Erik Widmark (1889-1945) foi o pioneiro nos estudos que relacionam álcool-direção com a ocorrência de acidentes de trânsito. (PANITZ, Mauri Adriano. **Álcool-Direção: A causa oculta dos acidentes de trânsito**. Porto Alegre: Alternativa, 2007, p.67))

⁴ DUAÍLIBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 15 e 16.

⁵ Ibid., p. 16 e 17.

problemas nesse caso podem ser “crônicos” ou “agudos” variando de acordo com o consumo de cada pessoa, caracterizado pela frequência com que se bebe, pela quantidade ingerida por episódio, pelo tempo entre um episódio e outro e pelo contexto em que se bebe.⁶

1.1. Álcool e seu percurso no organismo do indivíduo: absorção e eliminação

A presença do álcool evidencia-se em todas as bebidas com processos de fermentação e destilação, tendo como nome científico Etanol ou Álcool Etílico, possuindo como fórmula química C_2H_5OH . Abaixo seguem alguns comentários referentes ao que venha a ser a substância “álcool”: ⁷

Álcool é um termo geral, que se refere à família de substâncias químicas orgânicas, com propriedades comuns, decorrentes da presença de átomos de carbono, hidrogênio e oxigênio. Como substância química, o álcool é um hidrocarboneto, incolor, inodoro e solúvel em água, que pode se apresentar sob as três seguintes formas: Etílico (etanol). Metílico (metanol) e Isopropílico (isopropanol). **A forma considerada como alimento e consumida pelo ser humano é o álcool etílico (C_2H_5OH), contido nas bebidas alcóolicas, obtidas geralmente de frutas e cereais por processos de fermentação e destilação.** (grifo do autor)

Apesar do álcool ser considerado uma substância psicoativa, pode-se usá-lo sem maiores complicações que dependerá das circunstâncias, da frequência e da dosagem ingerida, pois em dosagens exageradas “converte-se em veneno intoxicante que, dependendo da concentração no sangue com que chega ao cérebro, prejudica inicialmente o julgamento, seguido pela descoordenação muscular, pelo estupor, inconsciência e, por certo, a morte”.⁸

O álcool ingerido, ao contrário do alimento que é digerido, é absorvido pelo estômago e intestino e, após a absorção, infiltra-se na corrente sanguínea atingindo o coração, cérebro, pulmão, músculos e outras partes do corpo. Como o organismo não armazena álcool, precisa liberá-lo de alguma forma, sendo por meio da urina e respiração. Ao chegar no fígado ocorre uma série de reações químicas transformando-o em acetaldeído, substância tóxica responsável pela ‘ressaca’.⁹

⁶ DUAILIBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 17.

⁷ PANITZ, Mauri Adriano. **Álcool-Direção: A causa oculta dos acidentes de trânsito**. Porto Alegre: Alternativa, 2007, p. 63.

⁸ Ibid.

⁹ Disponível em: <http://www.bebacomcabeca.pt/efeitos_do_alcool_percursoalcohol.html>. Acesso em: 07 set. 2015.

Ao ser ingerido, 10% do álcool é eliminado pela urina, suor, hálito, respiração e, os 90% restantes, são oxidados pelo fígado. De acordo com o Centro de Referência de Álcool, Tabaco e Outras Drogas (CRATOD):¹⁰

O fígado, em média, só consegue metabolizar 10ml de álcool por hora, enquanto isto o álcool continua em circulação por todo o corpo inclusive o cérebro, provocando os seguintes sintomas em ordem de menor para maior gravidade: euforia e excitação; alterações da atenção; alterações da coordenação motora; labilidade emocional; seguidos de piora de todas estas alterações; náuseas e vômitos; amnésia; baixa da temperatura corporal; anestesia; coma e morte.

No passado, era comum acontecer de pessoas intoxicadas procurarem os pronto-socorros e receberem glicose na veia. Este conceito já caiu em desuso, pois este procedimento pode causar prejuízos ainda maiores ao cérebro. O que se sabe, com certeza, é que **qualquer quantidade de álcool diminui a vitamina B1 (tiamina)** do organismo, e que, **no caso de grandes ingestões de bebidas alcoólicas, é importante repor esta carência para proteger todo o sistema nervoso** dos prejuízos causados pelo álcool ingerido em grandes quantidades. (grifo do autor)

Em entrevista, Ronaldo Laranjeira,¹¹ faz breve comentário sobre a capacidade de eliminação do álcool pelo fígado:¹²

É limitada, mas constante. Leva mais ou menos uma hora para o fígado metabolizar um copo de vinho e não há nada que se possa fazer para acelerar esse processo. Então, se a pessoa tomou dez copos de vinho, vai ficar com álcool no sangue por pelo menos dez horas. As pessoas perguntam se glicose ou café forte, por exemplo, ajudam a eliminar o álcool mais depressa. Isso não acontece sob hipótese alguma.

[...]Vários fatores podem facilitar ou não a absorção do álcool. Obviamente se a pessoa beber de estômago vazio, a absorção será muito maior. Por isso, muitos costumam tomar uma colher de azeite ou comer uma barra de chocolate antes do primeiro trago. Esses truques funcionam porque a gordura ou o alimento dificultam a absorção do álcool pelas paredes do estômago.

[...]Faz diferença, uma vez que ajuda a diluir a concentração de álcool. No uísque, por exemplo, a concentração é de 40%. Isso quer dizer que 40% do volume de uma dose de uísque é álcool puro. Se a pessoa colocar gelo ou água na bebida ou intermediar goles de uísque com goles de água, estará de alguma forma diluindo o volume alcoólico ingerido.

[...]Intermediar goles de bebida com goles de algum outro líquido, por exemplo, água ou refrigerante, é uma das estratégias recomendadas para as pessoas que vão beber destilados. Faz diferença beber a mesma dose de destilado de uma só vez e bebê-la ao longo de uma hora intercalando goles d'água, porque a absorção se torna mais lenta. (grifo do autor)

¹⁰ MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Centro de Referência de Álcool, Tabaco e Outras Drogas: Álcool.** Disponível em: <<http://www.saude.sp.gov.br/cratod-centro-de-referencia-de-alcool-tabaco-e-outras-drogas/homepage/tratamento/alcool>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹¹ Médico, coordenador da Unidade de Pesquisa em Álcool e Drogas na Escola Paulista de Medicina na Universidade Federal de São Paulo e com PhD em dependência química na Inglaterra.

¹² VARELLA, Drauzio. **Ação e Efeitos do Álcool, 2011.** Disponível em: <<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/acao-e-efeitos-do-alcool/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Dependo das condições de um indivíduo, pode-se concluir que após ingerir uma grande quantidade de álcool ele ainda possua tal substância em sua circulação sanguínea no dia seguinte após uma noite de ‘bebedeira’, mesmo após dormir durante um bom tempo.

1.2.Fatores que influenciam na Concentração de Álcool no Sangue (CAS)

A “alcoolemia” é o grau de álcool que se encontra no sangue de um indivíduo. Uma vez absorvido o álcool pelo organismo de uma pessoa, pode ser quantificada essa substância através da Concentração de Álcool no Sangue (CAS). Ao determinar a CAS, permite-se deduzir o “grau de intoxicação alcoólica” de um indivíduo. Não necessariamente a concentração do álcool é apresentada em relação ao sangue, podendo ser apresentada em um determinado fluido corporal, sendo as seguintes três expressões: 1) peso de álcool por litro de sangue; 2) peso de álcool por litro de urina, e; 3) quantidade de álcool por litro de ar expelido pelo pulmão (ar alveolar). Ao se obter a dosagem alcóolica de um fluido, pode-se fazer uma conversão para seu equivalente em sangue. No sistema brasileiro de medição, a CAS é medida em decigramas de álcool por litro de sangue (dg/l), enquanto que o ar expirado pelos pulmões é expresso em miligramas de álcool por litro de ar expirado (mg/l).¹³

Os estudos costumam relacionar as bebidas e a CAS mediante um termo comumente chamado de “dose”. Para se entender a CAS importa saber quantas “doses” foram ingeridas de certa bebida, sendo por isso a necessidade de relacionar uma dose padrão entre os diferentes tipos de bebidas alcoólicas, em virtude do distinto teor alcoólico existente entre elas. Sobre este termo, ainda não, internacionalmente, um consenso, já que alguns institutos utilizam unidades diferentes em suas pesquisas. Vejamos uma comparação da “dose” utilizada nos estudos da Organização Mundial da Saúde (OMS), Secretaria Nacional de Política sobre Drogas (SENAD - Brasil) e do National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (NIAA – EUA):¹⁴

¹³ BIASOTTI; VALENTINE, 1985 apud PANITZ, Mauri Adriano. **Álcool-Direção**: A causa oculta dos acidentes de trânsito. Porto Alegre: Alternativa, 2007, p. 64.

¹⁴ CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). **Definição de Dose Padrão**. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/4503/definicao-dose-padrao.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Tabela 1 – Comparação de Dose Padrão de acordo com diferentes Instituições

	Cerveja/Chopp	Vinho	Destilados	Dose padrão (álcool puro)
OMS	330ml	100ml	30ml	10-12g
SENAD	340ml	140ml	44ml	13,6g
NIAA	355ml	150ml	45ml	14g

Fonte: Centro de Informação sobre Saúde e Álcool - CISA

A concentração do álcool no sangue ou no ar alveolar do indivíduo depende de algumas variáveis, desse modo o tempo necessário para que o organismo elimine da circulação sanguínea todo o álcool também dependerá de alguns fatores apontados abaixo:¹⁵

- ✓ Quantidade de álcool consumido: quanto maior o consumo de álcool, maior será sua quantidade dentro da corrente sanguínea e maior será sua CAS.
- ✓ Quantidade ingerida e velocidade na ingestão: Varia a CAS se o líquido alcóolico for ingerido de uma maneira rápida ou devagar. Quando o corpo absorve o álcool de maneira mais rápida do que consegue eliminá-lo, diz-se que, neste caso, a CAS aumenta. Uma vez que o corpo elimina apenas certa quantidade de dose por hora, ao ingerir diversas doses em um curto período de tempo, aumenta-se a CAS em um nível muito maior do que se as doses fossem consumidas em um espaçamento de tempo maior.
- ✓ Alimentação: Caso o indivíduo tenha se alimentado antes da “bebedeira”, a absorção do álcool no organismo será mais lenta e, se a ingestão da bebida ocorrer acompanhada de alguma refeição, a absorção será mais devagar ainda.¹⁶ Especula-se que, em jejum, esse teor alcoólico no sangue eleva-se em um terço.

¹⁵ DUAILIBI; PINSKY; LARANJEIRA, 2010, p. 18 e 19 e ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p. 139. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁶ “Estudo realizado com alunos da Faculdade de Medicina revelou que, depois da terceira lata de cerveja, tanto bebedores inveterados quanto os não habituais tinham ultrapassado o nível de 0,6g/l. Tratava-se de uma situação particular, porque eles estavam proibidos de ingerir alimentos. É claro que se pudessem comer alguma coisa, a absorção seria menor”. Disponível em: <<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/alcoolismo/acidentes-de-transito-2/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

1. Tipo de bebida: Obviamente existem bebidas com maior concentração alcóolica do que outras quando comparadas doses idênticas. Vodca, aguardente e uísque (destilados) possuem concentração alcóolica maior do que vinhos e champanhes que possuem maior concentração alcóolica do que as cervejas e os chopes (fermentados). Quanto maior o teor alcoólico, mais rápida é a absorção do álcool pelo organismo. Bebidas sem gás, quando comparadas com as gaseificadas e carbonadas, tenderão a indicar uma CAS menor, já que estas facilitam a absorção do álcool pelo organismo.
2. Sexo do indivíduo: geralmente, em doses equivalentes, as mulheres tendem a ter uma CAS maior do que os homens. Homens tendem a ter uma maior quantidade de músculo e água corporal, além de menos gordura do que as mulheres, significando que mulheres e homens de mesmo peso, altura e porte físico consumindo mesma dose de bebida, o álcool estará mais diluído no corpo do homem, por isso sua CAS será menor neste caso. Parte disso se deve ao fato de que as mulheres produzem uma menor quantidade de enzimas estomacais responsáveis pela degradação de álcool.
3. Peso e biotipo: a alcoolemia é medida pela quantidade de álcool dividida pela quantidade de água no organismo e quando mais volumoso e mais água possuir um corpo, menos o álcool é concentrado e menor será a CAS. O tecido adiposo não absorve muito álcool, por isso quanto maior a gordura, mais alta é a concentração de álcool no restante do corpo. Esse é mais um motivo pelo qual as mulheres, que tendem apresentar um maior percentual de tecido adiposo do que os homens, costumam apresentar maior taxa CAS. São propensos a permanecer com o álcool por mais tempo na circulação sanguínea as mulheres e os mais magros.
4. Saúde do fígado: como o fígado é responsável pela degradação do álcool, toda situação dentro do organismo que afete a função hepática contribui para uma dificuldade maior do fígado em realizar esse processo.
5. Uso de medicamentos: existem certos medicamentos que podem retardar a eliminação do álcool do organismo.

6. Genética: alguns fatores genéricos afetam a capacidade de um organismo de degradar o álcool. Em virtude de uma deficiência enzimática, os indivíduos de origem oriental possuem maior dificuldade em metabolizar o álcool.
7. Tolerância individual ao álcool: bebedores frequentes ficam com o álcool no sangue por menos tempo do que pessoas que não possuem o hábito de beber. Repetidas ingestões de álcool trazem o desenvolvimento da chamada “tolerância ao álcool”, significando que doses maiores necessitam ser consumidas para que haja a produção dos mesmos efeitos em uma pessoa que, mesmo com uma taxa elevada de álcool no sangue, permanecem sem características de embriaguez, tanto física quanto neurologicamente, enquanto certas pessoas com apenas poucas doses “não deixam dúvidas quanto ao seu grau de embriaguez, através de manifestações somáticas, psíquicas, neurológicas e antissociais”.¹⁷ Depois de um período de uso excessivo ou prolongado de bebidas alcoólicas, os efeitos do álcool são atenuados dentro do organismo, que passa a metabolizar a substância com maior facilidade e adquirindo menor sensibilidade a essa substância.

Além desses fatores, ainda existem outros capazes de afetar a CAS e a eliminação do álcool do organismo de um indivíduo como a idade, o estado emocional e sensibilidade, o estado de saúde e a combinação de álcool com remédios ou psicotrópicos.¹⁸

Pela variedade de fatores que influenciam na absorção do álcool pelo organismo e na CAS, percebe-se a dificuldade em estimar qual seria o real índice em que uma pessoa estaria, de fato, embriagada, até porque esse valor variará muito de indivíduo para indivíduo, principalmente em dias diferentes, sendo o motivo dos resultados das análises referentes ao tema não serem precisos e resultarem em apenas “médias” ou “estimativas”.

1.3.Os efeitos do álcool no desempenho do condutor

A partir da parcela dos acidentes de trânsito causados por motoristas alcoolizados, percebeu-se a importância de alavancar pesquisas e estudos com o intuito de compreender como

¹⁷ PANITZ, op. cit., p. 75.

¹⁸ Ibid., p. 74 e 75.

a ingestão de bebida alcoólica influencia no ato de dirigir e na tomada de decisão no momento da condução de um veículo automotor.

Existem notícias e pesquisas defendendo que boa parte dos acidentes de trânsito derivam de falhas na conduta dos motoristas que, influenciados pelo uso inadequado de álcool, drogas ou fármacos, acabam causando acidentes nas rodovias e áreas urbanas que poderiam ser evitados.

Apesar da dificuldade em apurar as reais causas provocadoras de acidentes de trânsito, em virtude de sua complexidade e multiplicidade de fatores associados, pode ser encontrada uma explicação a partir da análise de quatro elementos que compõem o sistema viário “o veículo, o traçado e o estado da via, as normas e a supervisão (fiscalização) policial, o comportamento do condutor e a situação de suas capacidades psíquicas”.¹⁹

Conforme um indivíduo consome bebida alcoólica, na medida em que esse consumo aumenta, há o surgimento de sintomas prejudiciais para a condução de um veículo automotor. Dentre as alterações que podem ocorrer no motorista alcoolizado, as principais consequências são: comprometimento da saúde física e psicológica do condutor (alteração no comportamento e no nível de consciência); diminuição da capacidade de avaliação crítica e julgamento; prejuízo na capacidade de dividir atenção; comprometimento visual, dos reflexos e da visão periférica; diminuição da coordenação motora (habilidade de controlar o veículo); aumento do tempo de reação a uma dada situação.²⁰

Pesquisas mostraram uma relação entre os níveis de alcoolemia e os efeitos correspondentes no condutor, no entanto, como já visto que a CAS depende de inúmeros fatores, as faixas de alcoolemia e seus efeitos sofrem variações entre diferentes pesquisas. Para se compreender a alcoolemia e os principais efeitos correspondentes, vejamos a tabela abaixo:

¹⁹ EVANS; SCHWING, 1984 e SOLER; TORTOSA, 1987 apud HOFFMANN, Maria Helena; CARBONELL, Enrique; MONTORO, Luis. *Álcool e Segurança - Epidemiologia e efeitos*. **Psicol. cienc. prof.**, Brasília, v.16, n. 1, p. 28-37, 1996. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931996000100006>. Acesso em: 09 set. 2015.

²⁰ PANITZ, 2007, p. 81 e DUAIBI, PINSKY e LARANJEIRA, 2010, p. 21 e 22.

Tabela 2 – Alcoolemia e Efeitos Correspondentes

Alcoolemia (dg/L)	Efeitos
1 a 5	Aumento do ritmo cardíaco e respiratório Diminuição das funções de vários centros nervosos Comportamento incoerente ao executar tarefas Diminuição da capacidade de discernimento e perda da inibição Leve sensação de euforia, relaxamento e prazer
6 a 10	Entorpecimento fisiológico de quase todos os sistemas Diminuição da atenção e da vigilância, reflexos mais lentos, dificuldade de coordenação e redução da força muscular Redução da capacidade de tomar decisões racionais ou de discernimento Sensação crescente de ansiedade e depressão Diminuição da paciência
10 a 15	Reflexos consideravelmente mais lentos Problemas de equilíbrio e de movimento Alteação de algumas funções visuais Fala arrastada Vômito, sobretudo se esta alcoolemia for atingida rapidamente
16 a 29	Transtornos graves dos sentidos, inclusive consciência reduzida dos estímulos externos Alterações graves da coordenação motora, com tendência a cambalear e a cair frequentemente
30 a 39	Letargia profunda Perda da consciência Estado de sedação comparável ao de uma anestesia cirúrgica Morte (em muitos casos)
40 pra cima	Inconsciência Parada Respiratória Morte, em geral provocada por insuficiência respiratória

Fonte: adaptado de Global Road Safety Partnership, 2007.

Essa relação da CAS com os respectivos efeitos no organismo vem acompanhada de algumas fases que identificam o estado de embriaguez do indivíduo. A faixa de CAS em que se enquadra cada fase variará de estudo para estudo devido aos diversos fatores que influem na CAS, um desses estudos dividiu-as da seguinte maneira:²¹

- Estágio Subclínico (CAS entre 1 a 5 dg/L): Nenhuma influência ou efeito aparente. Numa observação ordinária o comportamento é quase normal. Redução de reflexos detectável somente com testes especiais.

²¹ DUBOWISKI, 1997 apud PANITZ, op. cit., 2007, p. 91.

- Estágio de Euforia (CAS entre 3 a 12 dg/L): Leve euforia, sociabilidade e loquacidade. Aumento da autoconfiança, redução das inibições. Diminuição da atenção, do julgamento e do controle. Início do embotamento senso-motor, processamento lento das informações e perda da eficiência em testes de performance crítica.
- Estágio de Excitação (CAS entre 9 a 25dg/L): Instabilidade emocional e perda de julgamento crítico. Percepção, memória e compreensão prejudicadas. Redução das respostas sensoriais e aumento do tempo de reação. Redução da acuidade visual, da visão periférica e da recuperação ao deslumbramento. Descoordenação senso-motora, balanceamento. Sonolência.
- Estágio da Confusão (CAS entre 18 a 30 dg/L): Desorientação, confusão mental, tonturas. Estados emocionais exagerados. Distúrbios visuais, de percepção das cores, formas, movimentos e dimensões. Aumento do limiar da dor. Aumento da descoordenação muscular, caminhar cambaleante e fala arrastada. Apatia e letargia.
- Estágio do Estupor (CAS entre 25 a 40 dg/L): Inércia generalizada e perda das funções motoras. Marcada redução das respostas aos estímulos. Marcada descoordenação muscular, incapacidade de levantar ou caminhar. Vômitos, incontinência urinária e das fezes. Perda da Consciência, adormecimento ou estupor.
- Estágio do Coma (CAS entre 35 a 50 dg/L): Inconsciência completa, coma e anestesia. Reflexos anulados ou deprimidos. Hipotermia. Deficiências circulatórias e respiratória. Provável morte.
- Estágio da Morte (CAS acima de 45 dg/L): Morte por parada respiratória.

Caso o indivíduo não venha a óbito, dormirá por um longo período e, ao acordar, chamada de “fase remanescente” na qual acontece entre 8 e 24 horas após o consumo excessivo de álcool, neste estágio ainda constata-se a perda de reflexos e da coordenação de movimentos que podem comprometer uma direção segura, ainda que seja feito um teste de alcoolemia e não

acuse dosagem alcoólica significativa.²² Essa é a fase do efeito retardado do álcool, popularmente conhecida como “fase da ressaca”.

Segundo Cláudio Viveiros de Carvalho, médico e consultor legislativo da Câmara dos Deputados:²³

Dominic Zaal (1994:32-3) afirma que **a decisão do motorista de dirigir sob influência do álcool depende de fatores comportamentais, sociais e ambientais:**

1. A importância em sua vida social que o condutor atribui aos atos de beber e conduzir.
2. O receio de que seu modo de beber possa aumentar as possibilidades de vir a ser detectado pela polícia e sua preocupação acerca das consequências legais disso.
3. Suas crenças com relação aos perigos de beber e conduzir.
4. Importância que dá à opinião de sua família e seus amigos quanto à sua conduta
5. Sua experiência com relação aos efeitos do álcool sobre seu comportamento. Isso deixa claro que os riscos associados ao uso do álcool dependem de questões individuais.

Além da variabilidade biológica, que determina distintas respostas orgânicas à mesma concentração plasmática da substância, outros fatores poderão influenciar o comportamento do indivíduo, inclusive a sua decisão de assumir ou não o risco de dirigir sob efeito do álcool. (grifo do autor)

O Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007, aprovou a Política Nacional sobre o Álcool dispondo sobre as medidas para redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade e definiu o que seria bebida alcoólica como

aquela que contiver 0.5 grau Gay-Lussac ou mais de concentração, incluindo-se aí bebidas destiladas, fermentadas e outras preparações, como a mistura de refrigerantes e destilados, além de preparações farmacêuticas que contenham teor alcoólico igual ou acima de 0.5 grau Gay-Lussac.²⁴

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, foi recentemente modificado pela Lei nº 12.760/2012, apelidada de “Nova Lei Seca”²⁵ e, atualmente, a tolerância é realmente zero de álcool no sangue. Conforme o atual art. 306, para se cometer o crime de embriaguez ao volante basta que o condutor obtenha “concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool

²² PANITZ, op. cit., p. 71.

²³ CARVALHO, Cláudio Viveiros de. **Alteração do Limite Máximo de teor Alcoólico da Lei Seca**. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2008, p. 4 e 5. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema19/2008-13689.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁴ BRASIL. Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007. *Aprova a Política nacional sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade, e dá outras providências*. **Diário Oficial da União**. Brasília/DF, 23 mai. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁵ O tema ora referido será abordado mais adiante neste trabalho.

por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar” ou “sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora”. Os “sinais de alteração da capacidade psicomotora” são observados e constatados pelo agente de trânsito ou pelo perito, mediante exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova admitidos, desde que observados o direito à contraprova. A quantidade de álcool por litro de sangue ou ar alveolar só pode ser constatada por exame de sangue ou etilômetro (“bafômetro”), mas quanto deve-se ingerir de bebida alcoólica para que se chegue nesses valores descritos no inciso I do art. 306?

Segundo a médica Julia Greve que trabalha no Instituto de Ortopedia e Traumatologia da Universidade de São Paulo, levando-se em conta a média das pessoas e as variáveis que influenciam na absorção do álcool pelo corpo humano

a maioria pode beber duas latas de cerveja, ou uma dose de bebida destilada forte, como uísque ou vodca, diluída em água ou soda, ou um copo, um copo e meio de vinho. Uma dessas doses fará com que a alcoolemia alcance quase 0,6g/l. Portanto, a pessoa estará perto do limite permitido por lei[...]”²⁶

1.4.Métodos de avaliação da alcoolemia como meio de prova

Existem alguns métodos que conseguem medir o estado de embriaguez de um indivíduo e/ou quantificar o nível de CAS de um indivíduo. Consistem basicamente em testes diretos da CAS (exame de sangue), etilometria (mede a concentração de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões de um indivíduo, ou ar alveolar, sendo comumente chamado de “bafômetro”), teste da saliva (obtenção de fluído da saliva) e teste de urina. Além desses, existe o exame clínico, feito por médico-perito, também conhecido como “teste de sobriedade”.

A atual redação do art. 277²⁷ do CTB aborda o assunto indicando o Conselho Nacional de Trânsito para disciplinar a matéria e o art. 3º²⁸ da Resolução 432/2013 do Contran confere

²⁶ VARELLA, Drauzio. **Acidentes de Trânsito, 2011**. Disponível em: <<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/alcoolismo/acidentes-de-transito-2/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁷ 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**. (grifo do autor)

²⁸ Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

melhor explicação sobre as atuais formas de se medir a CAS no condutor para atestar seu grau de embriaguez.

Os exames de sangue, urina e teste da saliva são os menos usados em uma abordagem policial pelo simples fato de necessitar de laboratórios ou hospitais para análise das amostras, sendo extremamente demorada as respostas de tais exames podendo chegar a semanas ou meses. Entre todos os métodos, o etilômetro tem sido o mais utilizado para verificar se a CAS do condutor está dentro dos limites legais, principalmente por ser um método de baixo custo, fácil operação e agilidade na obtenção do resultado.²⁹

Além desses exames e testes citados, existe também o “exame clínico” realizado por médico-perito, sendo uma análise técnica testada e com resultados comprovados. Seu objetivo é avaliar a capacidade de um indivíduo em realizar tarefas simples que medem as habilidades físicas e mentais necessárias para se dirigir um veículo automotor como a atenção dividida, controle dos músculos e coordenação motora.³⁰

Embora não haja no Brasil uma hierarquia entre as provas, prevalecendo a análise feita no caso concreto para se dar um valor ou importância a cada uma, há estudiosos que, no caso de se avaliar a embriaguez do condutor, defendem que deveria ser priorizado o exame clínico ao invés de um exame quantitativo como o etilômetro. De maneira sucinta, o médico e professor Genival Veloso de França pondera sobre a valoração das provas e argumenta o motivo do dever de se priorizar o exame clínico em detrimento dos exames e testes quantitativos:³¹

Isto porque passou-se a entender que é mais importante se determinar e avaliar as manifestações clínicas (físicas, neurológicas e psíquicas) do examinado através

I – exame de sangue; II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência; III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro); IV – verificação dos **sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora** do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados **prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido**.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa. (grifo do autor)

²⁹ DUARTE, Paulinia; STEMPLIUK, Vladimir de Andrade; PECHANISKY, Flavio. **Nota: Informações para subsidiar Audiência Pública ADIN 4103 – Lei Seca, 14 de maio de 2012**. p. 8. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Peticao_Material__Paulina_Duarte_2.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁰ Ibid.

³¹ FRANÇA, Genival Veloso de. **Considerações em torno da perícia da embriaguez e da alcoolemia**. Disponível em: <<http://www.medicinalegal.blogspot.com.br/2008/02/consideraes-em-torno-da-percia-da.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

de um raciocínio intelectual do que se deter apenas numa simples taxa de álcool encontrada no sangue circulante ditada por uma máquina.

A pesquisa bioquímica objetiva simplesmente a presença de álcool no organismo, mas não responde às indagações de como o indivíduo se revelava de acordo quanto ao seu entendimento numa ação ou omissão delituosa, considerando que há uma variação muito grande de um bebedor para outro tendo em conta a ingestão de uma certa quantidade de bebida.

Se o analista quer saber como se portava o indivíduo arguido na sua responsabilidade no que diz respeito a sua capacidade de se autodeterminar ou de entender o caráter criminoso do fato, é muito difícil se ter tal resposta a partir de uma simples taxa, de um número isolado.

Isto tem sentido porque há indivíduos que se embriagam com pequenas quantidades e outros que toleram excessivamente o álcool. Por isso, só o estudo detalhado do comportamento de quem ingeriu álcool se é capaz de ter tão necessárias informações. **“Sendo relativa, para cada indivíduo, a influência do álcool, prevalece a prova testemunhal sobre o laudo positivo da dosagem alcoólica. Impõe-se a solução, eis que aquela informa com maior segurança sobre as condições físicas do agente”** (TACRIM –AC-Juricrim – relator Correia das Neves Franceschini. Nº 2.008).

Nestas condições, a caracterização de um estado de embriaguez é sempre alcançada por um critério clínico em que se procura evidenciar a capacidade de autodeterminar-se normalmente, revelada pelo agente ao tempo do evento criminoso, competindo ao perito averiguar se as suas condições somatoneuropsíquicas configuram ou não as especificações de sua imputabilidade. (grifo do autor)

1.5.Possibilidade de resultados falsos

Por força da legislação em vigor, a Resolução nº 432/2013 do Contran, que regulamentou a Lei nº 12.760/2012, apelidada de “Nova Lei Seca”, discriminou as margens toleráveis de medição no exame de sangue e no teste do etilômetro em seus artigos 4º, 6º e 7º.³²

³² DO TESTE DE ETILÔMETRO

Art. 4º O etilômetro deve atender aos seguintes requisitos:

I – ter seu modelo aprovado pelo INMETRO; II – ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e anual realizadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO ou por órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ;

Parágrafo único. **Do resultado do etilômetro (medição realizada) deverá ser descontada margem de tolerância, que será o erro máximo admissível**, conforme legislação metrológica, **de acordo com a “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.**

DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 6º A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:

I – **exame de sangue** que apresente **qualquer concentração de álcool** por litro de sangue; II – **teste de etilômetro** com medição realizada **igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool** por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), **descontado o erro máximo admissível** nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I; III – **sinais de alteração da capacidade psicomotora** obtidos na forma do art. 5º.

Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

DO CRIME

Art. 7º O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:

I – **exame de sangue** que apresente resultado **igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool** por litro de sangue (**6 dg/L**); II - **teste de etilômetro** com medição realizada **igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool** por litro de ar alveolar expirado (**0,34 mg/L**), **descontado o erro máximo admissível** nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I; (...) (grifo do autor).

Ficou estipulado que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeitará o condutor às penalidades administrativas e, caso a medição indique 6dg de álcool por litro de sangue, equivalente a duas latas de cerveja, estará configurado o crime de embriaguez ao volante. No tocante ao teste conhecido como bafômetro ou etilômetro, a resolução do Contran regulamentou que o erro máximo admissível em cada aparelho é de 0,04 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado, ou seja, toda medição feita deve descontar esse valor, obtendo a partir daí o real resultado do teste. No entanto, a margem de tolerância no teste do bafômetro é o próprio erro máximo admissível em cada aparelho, sendo 0,04 miligramas de álcool por litro de ar alveolar. A partir de 0,05mg/L o condutor já seria autuado na infração administrativa do art. 165 do CTB e, a partir de 0,34mg/L seria caracterizado o crime de embriaguez ao volante disposto no art. 306 do CTB.

Atualmente, o teste do etilômetro tem sido o mais aplicado quando o assunto é analisar quantitativamente a embriaguez de um condutor. Todavia, existem situações nas quais o etilômetro pode acusar um falso diagnóstico de embriaguez.

Quando o condutor, minutos antes de realizar o teste do etilômetro, come um bombom de licor, utiliza um enxaguante bucal ou ingere pequena quantidade de bebida alcoólica, a medição do bafômetro pode ser o suficiente para enquadrar o indivíduo em uma infração administrativa ou no crime de trânsito.

Após essa notícia se propagar pela mídia, reportagens foram feitas com o intuito de atestar a veracidade dessa informação sendo que em alguns casos os testes deram positivos para embriaguez e em outros negativos diante dessas específicas situações.

Em reportagem, o jornalista Léo Arcoverde,³³ com autorização da Polícia Militar, realizou o seguinte teste: 3 pessoas foram escolhidas e cada uma participou de uma situação, sendo que uma comeu um bombom de licor, a segunda utilizou enxaguante bucal e a terceira ingeriu 200ml de cerveja, equivalente a menos de meio copo. Em seguida foram submetidas ao teste do etilômetro e os resultados foram respectivamente 0,08mg, 0,34mg e 1,31mg. Com esses valores, a pessoa do bombom de licor seria enquadrada na infração administrativa.³⁴ As outras duas pessoas (enxaguante bucal e 200ml de cerveja) teriam cometido o crime de embriaguez ao

³³ ARCOVERDE, Léo. Bafômetro da nova lei seca flagra até bombom de licor. **AGORA**. São Paulo, 31 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/ult10103u1223327.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁴ Multa de R\$1.915,40, tendo seu documento recolhido, retenção do veículo por parte do agente de trânsito, perdido 7 pontos na carteira de habilitação e suspensão de 12 meses da CNH.

volante, sofrendo todas as medidas administrativas além de ser preso em flagrante com possibilidade de ser detido de 6 meses a 3 anos.

Percebe-se a anomalia jurídica que seria se fossem utilizados apenas os critérios quantitativos, criando situações de desequilíbrio e injustiça a partir de medidas desproporcionais e desarrazoadas. Entretanto, como medida de contraprova o motorista pode pedir que o teste seja novamente realizado de 15 a 20 minutos depois e, caso realmente tenha comido um bombom de licor, utilizado enxaguante bucal ou ingerido pequena quantidade de bebida alcoólica, a princípio o teste não constataria mais nenhuma quantidade de álcool.

Diante dessas específicas situações desnecessárias e desconfortáveis para o condutor, Luiz Flávio Gomes faz breve comentário:³⁵

Uma legislação tão rigorosa como a que temos agora acaba desestimulando até mesmo a colaboração do motorista, que certamente vai raciocinar da seguinte maneira: é melhor não fazer nenhum tipo de teste e deixar que tudo seja julgado pelos “sinais indicadores da embriaguez”, que implicam uma valoração subjetiva fluida e lotérica. Soprando o etilômetro, com certeza vai haver punição e até mesmo injustiça. Não soprando, pode ser que sim, pode ser que não. Logo...

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET)³⁶ chama atenção para algumas doenças que também podem acusar falsa embriaguez, assim como o uso de alguns remédios³⁷ e de outras condições do condutor que podem simular um episódio de intoxicação alcoólica como doenças neurológicas, acidentes cardiovasculares, intoxicação por drogas e cetoacidose diabética.³⁸

³⁵ GOMES, Luiz Flávio. **Nova Lei Seca:** bombom com licor, um ano sem habilitação; enxaguante bucal, três anos de cadeia. 4 fev. 2013. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/nova-lei-seca-bombom-com-licor-um-ano-sem-habilitacao-enxaguante-bucal-tres-anos-de-cadeia/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁶ Fundada em 1980, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET é uma entidade médica, sem fins lucrativos, que congrega os especialistas em Medicina do Tráfego (Resolução CFM nº 1.634/2002), desenvolvendo ações, estudos e pesquisas visando à prevenção de acidentes decorrentes da mobilidade humana, procurando evitá-los ou mitigar a dor por eles provocada. Disponível em: <<http://www.abramet.com.br/conteudos/institucional/associacao/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁷ ARANDA, Fernanda. Alguns remédios têm efeito parecido com álcool em motorista. **IG**. São Paulo, 17 fev. 2012. Disponível em: <<http://saude.ig.com.br/minhasaude/alguns-remedios-tem-efeito-parecido-com-alcool-em-motorista/n1597622444070.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁸ PANITZ, op. cit., p. 76.

CAPÍTULO 2 – HISTÓRICO DA ALTERAÇÃO DOS ARTIGOS DA LEI SECA

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o CTB, vincula-se aos preceitos estabelecidos na Constituição Federal com o fim de reduzir transgressões às normas e os elevados índices de acidentes, vistos como uma afronta a segurança pessoal e veicular no cotidiano da sociedade brasileira. Em setembro de 2004, foi lançada a Política Nacional de Trânsito traçando as metas, políticas públicas associadas aos objetivos contidos no CTB:³⁹ aumentar a segurança de trânsito, promover a educação para o trânsito, garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda população, promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade, e fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito.

Foi de suma importância a contribuição do CTB sobre a matéria álcool e direção retratada nos artigos, 165, 276, 277, 291, 302, 306 e em alguns Decretos e Resoluções do Contran.

A dificuldade em se punir os condutores que transgrediam as redações desses artigos, decretos e resoluções impulsionaram alterações que resultaram nas leis nº 11.275/2006, 11.705/2008 (“Lei Seca”) e 12.760/2012 (“Nova Lei Seca”). Essas alterações, seus significados e consequências são os pontos abordados neste capítulo.

2.1. Lei nº 11.275 de 07 de fevereiro de 2006

A Lei nº 11.275/2006 foi sancionada com a finalidade de alterar as redações dos artigos 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

2.1.1. Artigo 165 – Infração Administrativa

À luz do Código de Trânsito Brasileiro, o art. 165 considerava infração gravíssima dirigir sob a influência do álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de

³⁹ “Destina-se a ser um instrumento de consulta freqüente por todos que se empenham para que o trânsito no seu país, na sua cidade, na sua rua, seja a expressão da maturidade e auto-estima de um povo que zela pela segurança individual e coletiva como valor fundamental a ser reafirmado a cada ato da mobilidade e da cidadania”. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

qualquer substância entorpecente que determinasse dependência física ou psíquica. Como medida administrativa gerava penalidade de multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir, além de recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Este artigo, foi alterado em três momentos, sendo que a primeira alteração decorreu da Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006; a segunda com a Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008 (“Lei Seca”); e a terceira com a Lei nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012 (“Nova Lei Seca”). Para compreender essa primeira mudança é preciso analisar o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

A redação do art. 306, crime de embriaguez ao volante, não inseriu como elemento normativo do tipo um nível de tolerância na ingestão de substância alcohólica ou de efeito análogo (taxa de alcoolemia) como descrito em seu caput:⁴⁰ “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”.

No entanto, administrativamente pelo art. 165 do CTB, era tolerado a presença de até 6 decigramas de substância alcohólica por litro de sangue, independente de condução anormal causadora de dano potencial a outrem: “Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: [...]”

Diante disso, poder-se-ia assimilar duas posições: a) se a presença do álcool ou substância no sangue não ultrapassar 6 decigramas por litro, não haverá o delito descrito no art. 306;⁴¹ b) para ser enquadrado no art. 306, seria necessário apenas que o indivíduo, sob a influência de álcool, conduzisse o veículo automotor de maneira anormal, expondo dano potencial a outrem, não havendo um limite de álcool ou substância análoga por litro de sangue. Ou seja, caso um sujeito dirigisse, de maneira irregular, sob a influência de menos de 6 decigramas substância etílica por litro de sangue, configuraria crime. Seguindo esse raciocínio, não seria considerado crime quando um motorista dirigisse normalmente, mesmo que comprovado um teor alcóolico acima de 6 decigramas por litro de sangue.⁴²

Diante dessas duas posições, identificou-se a divergência das definições do crime de embriaguez e da infração administrativa, artigos 306 e 165, respectivamente. O susto é maior

⁴⁰ JESUS, Damásio E. de. Crime de embriaguez ao volante.: **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1066, 2 jun. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/8461>>. Acesso em: 7 set. 2015.

⁴¹ Nesse sentido: PIRES; SALES, 1998 apud JESUS, op. cit.

⁴² JESUS, op. cit.

quando se imagina uma situação em que um motorista dirigindo um veículo normalmente, mas com 6,1 decigramas de álcool por litro de sangue, responderia administrativamente e não pelo crime; ou, conduzindo de maneira anormal o veículo, mas possuindo 5 decigramas, estaria cometendo o crime e não a infração administrativa.⁴³

Percebendo tamanho contrassenso, o legislador editou a Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, fazendo a primeira alteração no texto legal dos artigos 165 e 277. Para não cometer erro na tipificação dos fatos foi retirado da redação do art. 165 o elemento normativo extrapenal que se referia ao limite da taxa de alcoolemia, a exigência de 6 decigramas de substância etílica por litro de sangue:⁴⁴ “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.”

Com essa modificação, para ser punido administrativamente, o condutor não precisaria mais apresentar 6 decigramas de álcool ou de substância similar por litro de sangue, sendo necessário apenas conduzir “sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”, mesmo que não ultrapasse o extinto limite de alcoolemia.⁴⁵

2.1.2. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova

Segundo o CTB, o texto legal do art. 277 discorre basicamente sobre os meios de obtenção de provas para a constatação da infração administrativa por parte do condutor. O art. 277 sofreu 3 alterações com as seguintes leis: Lei nº 11.275/2006, Lei nº 11.705/2008 e a Lei nº 12.760/2012. Nota-se que na redação original da Lei nº 9.503/1997, o art. 277⁴⁶ está associado ao art. 276.⁴⁷

Com uma interpretação literal dos textos legais, extrai-se dos artigos 276 e 277, que havendo suspeitas do condutor ter excedido o limite legal, será submetido a exames ou testes

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Art.277 - **Todo condutor** de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, **sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior**, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (grifo do autor)

⁴⁷ Art.276 - A concentração de **seis decigramas de álcool por litro de sangue** comprova que o **condutor se acha impedido de dirigir** veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia. (grifo do autor)

que permitam certificar seu estado e, ao constatar 6dg ou mais de álcool por litro de sangue seria suficiente para enquadrar o condutor na infração do art. 165.

O legislador editou a Lei nº 11.275/2006 fazendo a primeira alteração no texto dos artigos 165 e 277. O art. 277, além de estar atrelado ao art. 276, também está associado ao artigo 165. Por esse motivo, uma vertente de juristas optou pela interpretação de que a modificação do art. 165 da Lei nº 11.275/2006, “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”, não teria eficácia, já que o art. 276, “a concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor”, não havia sido expressamente revogado.⁴⁸

O legislador pátrio cometeu um equívoco ao não modificar ou revogar o art. 276, mas a alteração feita no art. 277, pela Lei nº 11.275/2006, já demonstra uma revogação tácita daquele artigo ao suprimir a frase “sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior” do seu caput.⁴⁹

As modificações contidas na nova redação do art. 277⁵⁰ consistiram em desmembrar o antigo parágrafo único em dois novos parágrafos, sendo que o § 1º manteve a redação do antigo parágrafo único e o § 2º ampliou os meios de prova no caso do condutor se recusar à realização dos testes ou exames de constatação da embriaguez. Significa que o condutor não está obrigado a produzir prova contra si mesmo, submetendo-se aos exames, testes e perícias, cabendo à autoridade de trânsito provar ‘mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas’. Tacitamente, o art. 277 revogou o art. 276 quando substituiu a expressão “sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior” por “sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool”. Ao proceder essa mudança, inutilizou a redação do art. 276, prevalecendo na íntegra o novo texto do art. 165.⁵¹ Essa revisão do art. 277, principalmente em seu § 2º, se deve à falta

⁴⁸ JESUS, op. cit.

⁴⁹ Art. 277 - Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita (de haver excedidos os limites previstos no artigo anterior) de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado (grifo do autor)

⁵⁰ Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, **sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool** será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. (grifo do autor)

⁵¹ JESUS, op. cit.

de alternativa do agente de trânsito, pois diante da negativa do condutor em se submeter ao exame ou teste, “uma vez que este não poderia ser conduzido forçadamente por aquele, prevalecendo, neste caso, a impunidade, ponto em que a Lei nº 11.275/2006 apresentou, acertadamente, uma resposta eficaz a esse problema”.⁵²

Sem a realização, por parte do condutor, dos exames, testes e perícias, a autoridade de trânsito pode valer-se “de outras provas em direito admitidas” que no caso seria a prova testemunhal. Para que a prova seja o mais imparcial possível, o ideal seria que o agente se valesse de pessoas alheias e idôneas para a produção da prova testemunhal. Todavia, caso não seja possível, o próprio agente de trânsito poderia aferir a “influência do álcool” conforme os “notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor”, a serem descritos no relatório específico.⁵³ Como já citado anteriormente, o Prof. Genival Veloso França elucida muito bem sobre a constatação do estado de embriaguez mediante prova testemunhal.⁵⁴

Ressalta-se que essa abordagem não trata do crime de embriaguez ao volante, no qual o exame pericial é obrigatório no qual o condutor poderá, se for o caso, ser conduzido coercitivamente ao exame clínico, mesmo não sendo obrigado a realizar o exame sanguíneo e nem o bafômetro. Trata-se apenas da infração administrativa de trânsito, até porque as provas no direito administrativo não são revestidas das mesmas formalidades das provas na esfera penal. Além do mais, o agente de trânsito não tem autonomia para constituir provas ao seu bel prazer, devendo obedecer os meios de provas em direito admitidos, nos termos da Resolução nº 206/2006 do CONTRAN.⁵⁵

Com o fito de regulamentar tais dispositivos legais, o CONTRAN editou a Resolução nº 206/2006, que dispôs “sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool,

⁵² OLIVEIRA, André Abreu de. Lei nº 11.275/06: aplica-se ao crime de embriaguez ao volante? **Portal Jurídico Investidura**, Florianópolis/SC, 20 out. 2008. Disponível em: <<http://www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-penal/1353>>. Acesso em: 07 set. 2015.

⁵³ CAPEZ, 2005 apud ARANÃO, Adriano. A prova da embriaguez ao volante em face da Lei nº 11.275/2006. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1267, 20 dez. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/9301>>. Acesso em: 6 jul. 2015.

⁵⁴ “A caracterização de um estado de embriaguez é sempre um critério clínico em que se procura evidenciar a capacidade de autodeterminar-se normalmente, revelada pelo agente ao tempo do evento criminoso, competindo ao perito averiguar se as suas condições somatoneuropsíquicas configuram as especificações da lei. Ou um critério de avaliação testemunhal:

‘Sendo relativa, para cada indivíduo, a influência do álcool, **prevalece a prova testemunhal sobre o laudo positivo de dosagem alcoólica. Impõe-se a solução, eis que aquela informa com maior segurança sobre as condições físicas do agente**’ (TACrim – AC – Juricrim – Relator Correia das Neves Franceschini, nº 2.008)” (FRANÇA, 2001 apud ARANÃO, op. cit.)

⁵⁵ ARANÃO, op. cit.

substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes”.⁵⁶

Analisando-se o caput do art. 277, nota-se que o legislador desperdiçou grande oportunidade ao não retirar a redação imperativa contida nas palavras “todo” e “será”. Ao ler-se o artigo dá-se a entender que “todo” condutor que se envolver em acidente de trânsito ou ser abordado em fiscalização sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool “será” (obrigatoriamente) submetido aos testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outros exames que permitam certificar seu estado. Tal redação atrela o condutor a se submeter a testes ou exames, fazendo parecer que isso é uma determinação impositiva, quando na verdade não é, postura sustentada pelo princípio da não-autoincriminação no qual o indivíduo não é obrigado a produzir provas contra si mesmo.⁵⁷

Como se verá mais adiante, tal redação só foi corrigida com a Lei nº 12.760/2012, conhecida como “Nova Lei Seca”, mantendo-se esse equívoco na Lei nº 11.275/2006 e na Lei nº 11.705/2008.

2.2. Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008 – “Lei Seca”

Sancionada pela Presidência da República, em 19 de junho de 2008, a Lei nº 11.705 altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do artigo 220 da Carta

⁵⁶Resolução nº 206/2006 Contran:

Art. 1º A confirmação de que o condutor se encontra dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, se dará por, pelo menos, um dos seguintes procedimentos:

I - teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões; III - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária; IV - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

Art. 2º. No caso de recusa do condutor à realização dos testes, dos exames e da perícia, previstos no artigo 1º, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção, pelo agente da autoridade de trânsito, de outras provas em direito admitidas acerca dos notórios sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer substância entorpecente apresentados pelo condutor, conforme Anexo desta Resolução.

⁵⁷ O tema ora referido será novamente abordado mais adiante neste trabalho.

Magna. Ao atualizar o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei Seca modificou ainda os artigos 165, 276, 277, 291, 296 e 306 do mesmo diploma.

Em seu art. 1º, deixou bem nítido seus principais objetivos: sendo o primeiro deles “estabelecer alcoolemia 0 (zero) e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência de álcool”; o segundo consiste em restringir o “uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcóolicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas”; o terceiro “obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcóolicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool”; e o quarto objetivo vedar “na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcóolicas para consumo no local” aplicando multa, ressalvado quando se tratar de área urbana.⁵⁸

2.2.1. Artigo 165 – Infração Administrativa

De acordo com a Lei 11.705/2008⁵⁹, o que se manteve foi a classificação da infração como gravíssima, a multa como penalidade (R\$957,70) e a medida administrativa de “retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação”.

Anteriormente, era previsto a suspensão do direito de dirigir de 1 a 12 meses para quem cometia a infração pela primeira vez e de 6 a 24 meses para quem reincidisse na infração dentro do período de um ano, prazos estes regulamentados especificamente pelo art. 261 do CTB e pela Resolução 182/2005 do Contran. Após a Lei Seca, os infratores primários tiveram a sanção fixada em 12 meses de suspensão da habilitação, enquanto o motorista que reincidir na infração

⁵⁸ BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. *Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcóolicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcóolica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da União*. Brasília/DF, 20 de jun. 2008. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art9>. Acesso em: 07 set. 2015.

⁵⁹ Artigo.165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima

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

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

no prazo de um ano após o cumprimento da penalidade, terá a habilitação cassada (II, art. 263 CTB).⁶⁰

A frase “qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” foi alterada do caput do art. 165, dando lugar à “qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. Essa mudança teve a intenção de evitar o emprego da palavra “entorpecente” conforme recomendado pela “Lei de Drogas”, Lei nº 11.343/06,⁶¹ além de esclarecer que:

as substâncias que impedem o condutor de dirigir não se restringem somente ao álcool e às drogas ilícitas, mas abrangem qualquer espécie de estupefacientes ou excitantes provocadores de dependência física ou psíquica, e que atuem sobre o sistema nervoso, provocando alterações em seu funcionamento que possam ser prejudiciais à segurança do tráfego.⁶²

A atitude de conduzir veículo automotor com “concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6dg, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, segundo o CTB era punida como infração administrativa. Com as alterações da Lei nº 11.705/2008, ao condutor será imputado o crime de embriaguez ao volante, não necessitando mais oferecer risco concreto de perigo, bastando apenas ser aferido que possui taxa de alcoolemia superior a 6dg de álcool por litro de sangue.⁶³ O simples ato de “dirigir sob a influência de álcool” já basta para o cometimento da infração, fato reforçado pelo novo texto do caput do art. 276 da mesma lei “qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código”.

2.2.2. Artigo 276 – Alcoolemia Zero

O art. 276 sofreu 2 modificações, desde seu texto original do Código de Trânsito Brasileiro, com as leis nº 11.705/2008 e nº 12.760/2012.

⁶⁰ DUAİLBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 38.

⁶¹ GOMES, 2006 apud DUAİLBI; PINSKY; LARANJEIRA, loc. cit.

⁶² CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Nova Lei Seca**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2013, p. 2.

⁶³ DUAİLBI; PINSKY; LARANJEIRA, loc.cit.

No texto original do CTB, havia menção de que apenas com 6 ou mais decigramas de álcool por litro de sangue haveria a comprovação de que o condutor estaria impedido de dirigir o veículo automotor, sujeitando-o às medidas administrativas do art. 165. Com o advento da Lei Seca, a nova redação passou a ser “qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código”, além de estipular em seu parágrafo único que “órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos”.

O Decreto nº 6.488/2008 regulamentou, provisoriamente em seu art. 1º,⁶⁴ as margens de tolerância dos exames toxicológicos e do aparelho de ar alveolar, para os casos de infrações administrativas, além de delegar ao Contran a determinação das margens de tolerância de álcool no sangue para os casos específicos. Já em seu art. 2º esclareceu sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para fins criminais do art. 306, sendo 6dg álcool por litro de sangue ou 0,3mg de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

Exemplificando, um condutor é parado em uma blitz e aceita fazer o teste do etilômetro, caso fique constatado que a concentração de álcool por litro de ar alveolar fique abaixo de 0,3mg ou a concentração de álcool por litro de sangue seja inferior a 6dg, haverá aplicação das sanções administrativas previstas no art. 165 do CTB e, caso seja constatado valor igual ou acima desses índices, comete-se o crime de trânsito do art. 306 CTB.

2.2.3. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova

⁶⁴ Art1º. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 -Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool.

§ 1º As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde.

§ 2º Enquanto não editado o ato de que trata o § 1º, a margem de tolerância será de **duas decigramas por litro de sangue para todos os casos**.

§ 3º Na hipótese do § 2º, caso a aferição da quantidade de álcool no sangue seja feito por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de tolerância será **de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões**. (grifo do autor)

Pela redação da Lei n° 11.705/2008⁶⁵, houve alterações substanciais em relação ao conteúdo da Lei n° 11.275/2006⁶⁶. O caput do artigo e o seu §1° mantiveram-se os mesmos, apenas o §2° que foi desmembrado em outros dois parágrafos.

Mais uma vez o legislador perdeu a oportunidade de retirar a imperatividade contida na redação do caput do art. 277. Ao manter as palavras “todo” e “será”, já que pela leitura do caput dá a entender que submeter-se aos testes, exames e perícias é uma determinação obrigatória, quando na verdade não é.

A dicção legal do §3° foi totalmente infeliz, chegando a surpreender a atitude do legislador em inserir tal “espécie de coação inconstitucional” à produção de prova contra si mesmo (princípio da não-autoincriminação ou *nemo tenetur se detegere*), sendo flagrante violação ao Princípio da Presunção de Inocência.⁶⁷ O referido dispositivo presume que o condutor, ao se recusar a se submeter a qualquer um dos testes ou exames, está sob o efeito do álcool ou substância psicoativa, “confrontando princípios constitucionais⁶⁸ e, por analogia, dispositivos constitucionais,⁶⁹ além dos diplomas internacionais que versam sobre direitos humanos e garantias individuais⁷⁰ dos quais o Brasil é signatário”.⁷¹

Para manter um mínimo de constitucionalidade deste artigo, exige-se um esforço interpretativo desnecessário, sendo que a readequação dessa escrita teria sido a melhor solução.

⁶⁵ Art.277.[...]

§ 2° 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.

§ 3° Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Redação da Lei N° 11.705/2008)

⁶⁶ Art.277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado

§ 1o Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 2o No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. (Redação da Lei n° 11.275/2006)

⁶⁷ CABETTE, op. cit., p.11 e 12.

⁶⁸ Princípios: não-autoincriminação, presunção de inocência ou não-culpabilidade, devido processo legal,

⁶⁹ Art.5°, CF: LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVII – ninguém será considerado culpado até trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LXI – ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei.

⁷⁰ Pacto Internacional sobre Direitos Civil e Políticos e Convenção Americana sobre Direitos Humanos.

⁷¹ CABETTE, op. cit., p.11.

Há apenas uma maneira de interpretar tal dispositivo, devendo ser feita a seguinte consideração sobre a recusa do condutor: a expressão “serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no artigo 165 deste Código”, significaria que o agente de trânsito se empenharia em comprovar a infração por meio de todos os meios lícitos de prova, nos termos do §2º do mesmo artigo, obedecendo os princípios do devido processo legal, do contraditório e ampla defesa e da presunção de inocência.⁷² Todavia, não é essa a interpretação que foi praticada, mas sim a interpretação literal do artigo como será visto mais adiante deste trabalho.

2.2.4. Artigos 291 e 296 – Outros dispositivos legais aplicáveis à Lei Seca

Esses dois artigos não são objeto principal do presente estudo, no entanto serão retratadas, brevemente, suas alterações trazidas pela Lei nº 11.705/2008.

Começando pelo art. 291, sua redação original do CTB⁷³ considerava que nos crimes de trânsito de lesão corporal culposa (art. 303 e parágrafo único CTB), participação em competição não autorizada (o “racha” – artigo 308 CTB) e embriaguez ao volante (artigo 306 CTB), aplicavam-se os institutos relativos às infrações de menor potencial ofensivo, como a composição civil de danos e a transação penal, contidos nos artigos 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099/1995 (Juizados Especiais Cíveis e Criminais).

Após a Lei Seca,⁷⁴ o parágrafo único passou a compor o § 1º, excluindo da possibilidade de uso dos institutos da Lei nº 9.099/1995 aos crimes de embriaguez ao volante e de participação em competição não autorizada.

⁷² Ibid., p. 12 e 13.

⁷³ Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

Parágrafo único. **Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.** (grifo do autor)

⁷⁴ Art. 291. [...]

§ 1º **Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)**

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

De acordo com o § 1º são previstas três exceções (incisos I, II e III) nas quais não serão aplicados os institutos despenalizadores dos artigos 74 (composição civil de danos), 76 (transação penal) e 88 (ação penal condicionada) da Lei nº 9.099/1995, mesmo quando forem lesões corporais culposas. Diante disso, caso haja lesões culposas no trânsito com aumento de pena, a ação penal será pública incondicionada sempre que houver alguma das hipóteses contidas no artigo 291, §1º, I, II e III, CTB.

O art. 296 também foi objeto de reforma pela Lei Seca. Houve um aumento do rigor nos casos de reincidência na prática dos crimes de trânsito que são os artigos 302 a 312 do CTB, contidos no capítulo XIX (Dos Crimes de Trânsito) e seção II (Dos Crimes em Espécie). Vejamos a comparação entre as redações abaixo:

Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz **poderá aplicar** a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. (Redação dada pela Lei nº 9.503, de 1997) (grifo do autor)

Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz **aplicará** a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008) (grifo do autor)

Comparando as duas redações percebe-se que anteriormente era uma “faculdade ou opção” do Juiz de impor a penalidade acessória de suspensão da CNH ao condutor. Com a nova redação, o verbo “aplicar” está no imperativo, extinguindo a margem que havia para análise do magistrado caso a caso, sendo dever do juiz aplicar a suspensão da CNH do condutor que for reincidente em qualquer um dos crimes previstos no CTB, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. Referente a esse tema existem mais três pontos importantes:⁷⁵

- ✓ desnecessidade de ser condenado no mesmo crime cometido anteriormente, ou seja, basta que o condutor tenha cometido quaisquer dois crimes de trânsito contidos no CTB, não necessitando reincidência em um mesmo crime;
- ✓ suspensão da CNH por reincidência que não pode ser aplicada nos casos de condenações nos quais os crimes de trânsito “já a preveem como pena

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008) (grifo do autor)

⁷⁵ CABETTE, op. cit., p. 23 e 24.

principal no preceito secundário dos tipos penais”. Esses casos são os dos artigos 302, 303, 306, 307 e 308, CTB e a reincidência neles atuará como “circunstância agravante preponderante”, nos termos do art. 61, I, CP. Nos demais casos (artigos 304, 305, 309, 310, 311, 312, CTB) o Juiz deve aplicar a suspensão da CNH e a reincidência não deve ser utilizada como agravante genérica de acordo com o art. 61, I, CP;

- ✓ a reincidência que só possuirá efeito caso a condenação anterior já tiver sido transitada em julgado por respeito ao Princípio da Não-Culpabilidade (art. 5º, LVII, CF e art. 63, CP). Também não haverá reincidência no caso da data de cumprimento ou extinção da pena houver decorrido mais de 5 anos da infração anterior, situação conhecida como “prescrição de reincidência” (art. 64, I, CP).

2.2.5. Artigo 306 – Crime de Embriaguez ao Volante

O art. 306 do CTB está tipificado na seção II do capítulo XIX que refere-se aos crimes de trânsito, recebendo duas alterações derivadas das Leis nº 11.705/2008 e nº 12.760/2012. Em relação à redação original do CTB,⁷⁶ a “Lei Seca”⁷⁷ trouxe algumas mudanças.

Anteriormente, para cometimento do crime de embriaguez era necessário que o condutor estivesse, em via pública, “sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos”, cometendo atitudes que expusessem “dano potencial” a outros indivíduos. Após a “Lei Seca”, para cometer o crime seria necessário conduzir o veículo automotor, em via pública, com concentração igual ou superior a 6dg de álcool por litro de sangue ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

⁷⁶ 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:**

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. (Redação da Lei nº 9.503/97) (grifo do autor)

⁷⁷ Artigo.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:**

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.

Parágrafo único. **O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.** (Redação da Lei nº 11.705/08) (grifo do autor)

Na redação original do caput do art. 306 do CTB, foi utilizada a expressão “substância de efeitos análogos” ao álcool, reformulado com o advento da primeira Lei Seca que usou a expressão “qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. Essa mudança ocorreu basicamente para uma lapidação na tecnicidade da linguagem, já que a nova expressão abrange todas as substâncias lícitas e ilícitas capazes de influenciar a conduta do motorista ao dirigir um veículo automotor (alterações no reflexo, percepção, reação e etc).⁷⁸ Apesar da pena não ter sido alterada, “detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”, profundas modificações foram feitas neste artigo.

Com a redação original do art. 306 do CTB, o debate doutrinário consistia basicamente em dois pensamentos:⁷⁹ a) uma corrente acreditava que a embriaguez só seria caracterizada quando houvesse comprovado a concentração de 6dg de álcool por litro de sangue. Para chegar nesse resultado, precisaria correlacionar a parte penal com a administrativa, interpretando os artigos 306 e 276 do CTB, sendo que este estabelecia que a “concentração de 6dg de álcool por litro de sangue” caracterizaria a infração administrativa. É inerente ao Direito Penal, salvo raras exceções, possuir penas mais rigorosas, deixando para o campo administrativo as menos graves, por isso surgiu-se essa interpretação, do contrário estaria ocorrendo uma anormalidade legal, na qual a infração administrativa se configuraria com um nível maior de alcoolemia e o crime de trânsito podendo ocorrer com níveis menores⁸⁰ b) a outra corrente defendia que o tipo penal não especificou quantidade, portanto deveria ser feita uma análise de cada caso concreto verificando se a quantidade de álcool ingerida pelo indivíduo foi suficiente para alterar sua capacidade psicomotora a ponto de oferecer perigo na condução de veículo automotor. Ao analisar a situação concreta, o perito deve ir além do simples grau de alcoolemia, uma vez que a Justiça pretende saber como o condutor se comportava na direção de seu veículo automotor e não apenas o resultado do teste de alcoolemia.⁸¹ (teoria majoritária)

Após a redação da Lei Seca de 2008, apenas a constatação da “influência” ou a própria “embriaguez” do condutor por outros meios de prova ou até mesmo pelo exame clínico, não

⁷⁸ CABETTE, op. cit., p. 39.

⁷⁹ CAPEZ; GONÇALVES, 1999 apud CABETTE, op. cit., p. 26.

⁸⁰ PIRES; SALES, 1998 apud CABETTE, op. cit., p. 27.

⁸¹ MATTEDI, Luiz Eduardo da Vitória. A embriaguez alcoólica e as suas conseqüências jurídico-penais. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 714, 19 jun. 2005. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/6914>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

seria mais suficiente para configurar o crime de trânsito,⁸² sendo necessário, para certificação da embriaguez, que fosse constatado uma medição no motorista de ao menos 6dg de álcool por litro de sangue. Administrativamente, segundo os artigos 165, “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, e 276, “qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código”, da Lei nº 11.705/08, e o art. 1º do Decreto 6.488/08,⁸³ “qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool”, o rigor é maior do que na seara penal, já que a tolerância passou a ser “zero”.

Com tal regulamentação, sem muito esforço percebe-se a dificuldade em tornar o art. 306 do CTB funcional, já que a dificuldade da autoridade de trânsito obter uma prisão em flagrante ou comprovar a taxa de alcoolemia, que tornou-se elemento típico, só aconteceria se o próprio condutor aceitasse, livremente, submeter-se a algum dos testes (exame de sangue ou etilômetro), mesmo não sendo obrigado a produzir prova contra si mesmo (princípio da não-autoincriminação ou *nemo tenetur se detegere*)

A lei foi tão falha nessa questão que surgiram trabalhos com o intuito de “salvar” essa anomalia legal, sendo exemplo disso o parecer de Rogério Schietti Machado Cruz, Procurador de Justiça do Distrito Federal, ao apontar que o intuito da Lei Seca foi o de intensificar o combate ao crime de embriaguez dando um tratamento legal mais rígido a matéria e por isso a recusa do condutor em não produzir prova contra si não deveria ser motivo para exclusão do crime já que o exame clínico feito por médico legista seria suficiente para comprovar a embriaguez do motorista, mesmo a lei mencionando a taxa 6dg/l como elementar do tipo.⁸⁴

Compreendendo o intuito do Procurador em demonstrar que a “interpretação dos textos legais deve pautar-se pelo objetivo de conferir-lhes efetividade e preservar a intenção do

⁸² “Nenhum desses procedimentos consegue aferir o grau de concentração de álcool no sangue, imprescindível para a caracterização do crime do artigo 306”. (CABETTE, op. cit., p.28)

⁸³ “Tendo em vista o disposto nos arts. 276 e 306 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o Decreto 6.488/08 regulamentou, provisoriamente, até a edição de nova Resolução do Contran (432/13), disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. A equivalência entre os equipamentos eram seis decigramas de álcool por litro de sangue ou três décimos de miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões; e as margens eram “duas decigramas por litro de sangue para todos os casos” e “um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões”.

⁸⁴ CRUZ, Rogério Schietti Machado. Embriaguez ao volante: recusa a produzir prova não exclui o crime. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 13, n. 1856, 31 jul. 2008. Disponível em: <<http://jus.com.br/pareceres/16861>>. Acesso em: 21 jul. 2015.

legislador” que era a de “recrudescer o tratamento administrativo e penal da embriaguez ao volante”,⁸⁵ existem autores que discordam sobre essa interpretação da redação do art. 306 da Lei nº 11.705/08:⁸⁶

Talvez, seja bom nessas horas lembrar do dito popular de que ‘um erro não justifica o outro’. **Se o legislador errou, produzindo uma norma claudicante, não devem os operadores e estudiosos do direito oferecer uma muleta manufaturada com um galho de árvore da legalidade, mesmo porque esse primeiro corte pode ensinar a ideia de outros e novas muletas, correndo o risco de derrubar um dia toda a árvore.** Muito melhor seria que o próprio legislador, urgentemente, corrigisse seu equívoco. Porém, levou mais de quatro anos para editar a Lei Nº 12.760/12, ensejando durante todo esse tempo a manutenção do dilema trágico, acima descrito. (grifo do autor)

A Advocacia Geral da União (AGU) emitiu um parecer⁸⁷ considerado polêmico, sustentando a tese da obrigatoriedade dos condutores de submeterem-se ao teste do etilômetro, não havendo necessidade de se respeitar o princípio da não-autoincriminação nos casos de embriaguez ao volante do art. 306 do CTB. Obviamente que o referido parecer da AGU recebeu inúmeras críticas,⁸⁸ sendo que algumas foram mais rigorosas a ponto de defender a inconstitucionalidade de alguns artigos da Lei nº 11.705/08.⁸⁹

Os tribunais pátrios reconheceram que os índices 6dg/l no exame toxicológico e 0,3mg/l no teste do etilômetro constituem “elemento do tipo penal” exigindo sua comprovação para imputar o crime de trânsito ao condutor. De acordo com esse posicionamento, é o “decisum” proferido pelo Superior Tribunal de Justiça no Recurso Especial nº 1.111.566, segue-se fragmentos do acórdão lavrado pelo ilustre relator Ministro Adilson Vieira Macabu:

PROCESSUAL PENAL. PROVAS. AVERIGUAÇÃO DO ÍNDICE DE ALCOOLEMIA EM CONDUTORES DE VEÍCULOS. VEDAÇÃO À AUTOINCRIMINAÇÃO. DETERMINAÇÃO DE ELEMENTO OBJETIVO DO TIPO PENAL. EXAME PERICIAL. PROVA QUE SÓ PODE SER REALIZADA POR MEIOS TÉCNICOS ADEQUADOS. DECRETO REGULAMENTADOR QUE

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ CABETTE, op. cit., p. 32.

⁸⁷ Inteiro teor disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-agu-etilometro.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

⁸⁸ Nesse sentido: COUTINHO, Filipe. AGU sustenta que recusar teste do bafômetro é crime. **Revista Consultor Jurídico**, 07 set. 2009. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-set-07/agu-sustenta-recusar-teste-bafometro-crime>>. Acesso em: 07 set. 2015.

⁸⁹ Nesse sentido: PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA. Parecer sobre a ADIN nº 4.103. Brasília/DF, 20 fev. 2013. Disponível em: <http://www.prr4.mpf.gov.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=485:pgr-emite-parecer-pela-inconstitucionalidade-de-artigos-da-lei-seca&catid=10:noticias&Itemid=58>. Acesso em: 07 set. 2015.

PREVÊ EXPRESSAMENTE A METODOLOGIA DE APURAÇÃO DO ÍNDICE DE CONCENTRAÇÃO DE ÁLCOOL NO SANGUE. PRINCÍPIO DA LEGALIDADE.

[...] 2. **Em nome de adequar-se à lei a outros fins ou propósitos não se pode cometer o equívoco de ferir os direitos fundamentais do cidadão, transformando-o em réu, em processo crime**, impondo-lhe, desde logo, um constrangimento ilegal, em decorrência de uma inaceitável exigência não prevista em lei.

3. **O tipo penal do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro é formado, entre outros, por um elemento objetivo, de natureza exata, que não permite a aplicação de critérios subjetivos de interpretação, qual seja, o índice de 6 decigramas de álcool por litro de sangue.**

[...] 6. **Não se pode perder de vista que numa democracia é vedado ao judiciário modificar o conteúdo e o sentido emprestados pelo legislador, ao elaborar a norma jurídica. Aliás, não é demais lembrar que não se inclui entre as tarefas do juiz, a de legislar.**

7. Falece ao aplicador da norma jurídica o poder de fragilizar os alicerces jurídicos da sociedade, em absoluta desconformidade com o garantismo penal, que exerce missão essencial no estado democrático. **Não é papel do intérprete-magistrado substituir a função do legislador, buscando, por meio da jurisdição, dar validade à norma que se mostra de pouca aplicação em razão da construção legislativa deficiente.**

8. Os tribunais devem exercer o controle da legalidade e da constitucionalidade das leis, deixando ao legislativo a tarefa de legislar e de adequar as normas jurídicas às exigências da sociedade. Interpretações elásticas do preceito legal incriminador, efetivadas pelos juízes, ampliando-lhes o alcance, indubitavelmente, violam o princípio da reserva legal, inscrito no art. 5º, inciso II, da Constituição de 1988: "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. (grifo do autor)

(STJ, Resp. 1.111.566-DF, Rel. Min. Adilson Vieira Macabu, julgado em 28/03/2012, DJe de 04/09/2012)

Em voto de desempate, a eminente Presidente do Tribunal Ministra Maria Thereza de Assis Moura cita Marcos Zilli, Professor de Processo Penal da USP:

Ocorre que o tipo penal em questão, na delimitação da concentração caracterizadora do estado de embriaguez é fechado. E eventual ampliação — que por si só seria discutível — somente poderia ser feita pelo próprio legislador não sendo admissível a delegação de competência para outras esferas de Poder tal como a verificada. (O DIREITO POR QUEM O FAZ – Embriaguez ao volante (art. 306, CTB) - Boletim do IBCCrim , vol. 223, junho de 2011.) (grifo do autor)

(STJ, Resp. 1.111.566-DF, Rel. Min. Adilson Vieira Macabu, julgado em 28/03/2012, DJe de 04/09/2012)

Por fim, encerra seu voto preconizando:

Portanto, atenta aos ditames da segurança jurídica, calcada no respeito ao caráter hermético da legalidade, **enquanto não houver modificação legal do teor restritivo do tipo penal em foco, o juiz deve formar sua convicção respeitando a redação do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.** (grifo do autor)

(STJ, Resp. 1.111.566-DF, Rel. Min. Adilson Vieira Macabu, julgado em 28/03/2012, DJe de 04/09/2012)

Apesar dessa decisão do STJ, houveram decisões que defenderam a natureza de crime de perigo concreto do art. 306,⁹⁰ mudança que aconteceu com a Lei nº 12.760/2012, que passou a exigir como elementar do tipo penal a “alteração da capacidade psicomotora” do condutor. Para se esclarecer as alterações que ocorreram neste artigo e o conteúdo do acórdão acima, necessita-se verificar a natureza da infração penal. A redação original do art. 306 do CTB, segundo a vertente majoritária, era predominantemente um delito de perigo concreto. Obviamente essa questão não se isentou de controvérsias e havia filiados a teses de perigo abstrato,⁹¹ de crime de lesão ou dano⁹² e a do perigo concreto,⁹³ temas que serão abordados mais adiante no presente trabalho.

A alteração do art. 306 promovida pela Lei nº 11.705/08 aboliu a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”, passando a adotar “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”. A alteração das frases modificou totalmente a natureza da infração penal e o que antes era um crime de perigo concreto mudou para crime de perigo abstrato, já que agora o simples fato de conduzir veículo automotor com 6dg de álcool por litro de sangue ou 0,3mg de álcool por litro de ar alveolar basta para presumir que o motorista estaria com sua capacidade psicomotora prejudicada, independentemente de estar praticando uma direção perigosa ou não. Existe um repúdio justificável contra a disseminação de crimes de perigo abstrato “uma vez que eles trazem consigo o risco de um indevido agigantamento do Direito Penal, provocado por uma terrível pretensão de controle social milimétrico que tolhe a liberdade e a dignidade humanas”.⁹⁴

2.3. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 – “Nova Lei Seca”

A Lei nº 12.760/2012, apelidada de “Nova Lei Seca”, surgiu para corrigir os equívocos da Lei nº 11.705/08 e amenizar o número de mortes ocorridas em acidentes de trânsito causados por motoristas que ingerem bebida alcoólica antes de conduzir um veículo automotor. Importante saber que a “Nova Lei Seca” foi publicada no dia 20 de dezembro de 2012 e de

⁹⁰ TJ-ES – ACR nº 23090007131 – ES, Primeira Câmara Criminal, Relator: Des. Sérgio Bizzotto Pessoa de Mendonça, j. 08/02/2012.

⁹¹ RIZZARDO, 2003, apud CABETTE, op. cit., p. 43.

⁹² JESUS, 2002, apud CABETTE, loc. cit.

⁹³ GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012**. São Paulo: Saraiva, 2013.

⁹⁴ CABETTE, op. cit., p. 46.

imediatamente obteve sua eficácia plena,⁹⁵ não havendo neste caso a “*vacatio legis*”, podendo subtender dessa atitude que o Poder Executivo possuía o intento de utilizá-la com rigor nas próprias festas do final do ano de 2012.

2.3.1. Artigo 165 – Infração Administrativa

O art. 165 da Lei nº 12.760/2012 manteve algumas medidas quando comparado com a lei anterior de 2008: a natureza da infração administrativa como gravíssima, o texto legal do caput, a fixação em 12 meses como prazo de suspensão do direito de dirigir e, caso houvesse reincidência no art. 165 dentro do período de 12 meses, haveria a cassação da habilitação, conforme disposto no art. 263, II, CTB.⁹⁶

Ainda sobre as penalidades administrativas, a multa que, anteriormente, era de 5 vezes (R\$957,70), foi aumentada para 10 vezes (R\$1.915,40). No parágrafo único ficou disposto que caso haja reincidência dentro do período de até 12 meses, a multa do caput será aplicada em dobro (R\$3.830,80) e não a suspensão de do direito de dirigir por 12 meses.

Com a “Lei Seca” de 2008, a redação da medida administrativa era “retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação”, já na nova lei, a dicção legal é “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”. As medidas são as mesmas, havendo apenas uma alteração na redação que não modificou substancialmente seu conteúdo.⁹⁷

⁹⁵ Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. (Lei nº 12.760/2012)

⁹⁶ CABETTE, op. cit., p. 2.

⁹⁷ 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.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

[...]

Art. 270, § 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 262.

Fica claro a intenção da retenção do veículo, pois seria um absurdo imaginar a autuação do condutor no art. 165 e liberá-lo para dirigir logo em seguida. O ponto polêmico é o “imediato recolhimento do documento de habilitação”. O ato de recolher o documento é “provisório e cautelar, praticado pela autoridade tão somente enquanto dure o estado de embriaguez do condutor, devendo o documento ser liberado tão logo não se apresentar mais esse quadro”.⁹⁸ O “recolhimento” difere da “apreensão”, posto que este termo se insere na “suspensão do direito de dirigir”, providência tomada apenas após o devido processo legal no âmbito administrativo, com garantia de ampla defesa e contraditório (artigos 5º, LIV e LV, CF; 265, CTB, e Resolução 182/05).⁹⁹ No ano seguinte, a Resolução 432/2013 do Contran, regulou esse assunto em seus artigos 9 e 10.¹⁰⁰

2.3.2. Artigo 276 – Alcoolemia Zero

O art. 276 do CTB sofreu algumas modificações na sua redação com o advento das leis 11.705/2008¹⁰¹ e 12.760/2012.¹⁰² Na atual redação do referido dispositivo manteve-se a frase “qualquer concentração de álcool” no sangue do condutor já o sujeita às penalidades do art. 165. Adicionou-se ao caput o exame de aparelho alveolar, “etilômetro” ou “bafômetro”, habilitando explicitamente o referido método de aferição de quantidade de álcool do organismo do motorista. A dicção anterior contida no parágrafo único do art. 276 era obscura pois apontava apenas que as margens de tolerância seriam disciplinadas por Órgão do Poder Executivo

⁹⁸ CABETTE, op. cit., p. 4.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Art. 9º O veículo será retido até a apresentação de condutor habilitado, que também será submetido à fiscalização.

Parágrafo único. Caso não se apresente condutor habilitado ou o agente verifique que ele não está em condições de dirigir, o veículo será recolhido ao depósito do órgão ou entidade responsável pela fiscalização, mediante recibo.

Art. 10. O documento de habilitação será recolhido pelo agente, mediante recibo, e ficará sob custódia do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação até que o condutor comprove que não está com a capacidade psicomotora alterada, nos termos desta Resolução.

§ 1º Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 5 (cinco) dias da data do cometimento da infração, o documento será encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, onde o condutor deverá buscar seu documento.

§ 2º A informação de que trata o § 1º deverá constar no recibo de recolhimento do documento de habilitação.

¹⁰¹ Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. **Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. (Incluído pela Lei Nº 11.705/08)** (grifo do autor)

¹⁰² 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 Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica**¹⁰². (Incluído pela Lei Nº 12.760/12) (grifo do autor)

Federal, sem nem ao menos citar ou dar a entender qual a espécie normativa que regularia o assunto. O texto atual “estabelece com cristalinidade que é o Contran o órgão incumbido dessa tarefa; e, sendo assim, é intuitivo que será executado por meio de Resolução”.¹⁰³

Junte-se a essa obscuridade o termo “casos específicos” da redação antiga que não ‘especificou’ quais casos seriam esses. A nova redação foi bem clara ao dizer que o Contran disciplinará as margens de tolerância apenas quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição (“etilômetro” ou “bafômetro”). Ao não mencionar margens de tolerância para o exame toxicológico de sangue, significa que qualquer quantidade de álcool encontrada sujeitará o infrator às penalidades administrativas do art. 165 do CTB.¹⁰⁴

Por meio da Resolução 432, de 23 de janeiro de 2013, o Contran disciplinou, em seu art. 6º, II, que a infração do art. 165 será caracterizada quando o teste do etilômetro obter a medição igual ou superior a 0,05 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05mg/L), descontando o erro máximo admitido. Diante disso, pode-se inferir que a tolerância é realmente zero, pois o erro máximo admitido pelo “bafômetro” é de 0,04mg/L, ou seja caso o condutor realize o mencionado teste e o resultado seja 0,09mg/L, sem dúvida alguma estaria caracterizada a infração administrativa.¹⁰⁵¹⁰⁶

2.3.3. Artigo 277 – Ampliação dos Meios de Prova

A atual Lei nº 12.760/2012¹⁰⁷ alterou alguns pontos importantes em comparação ao texto legal anterior, Lei nº 11.705/2008,¹⁰⁸ Começando pelo caput, anteriormente a dicção legal

¹⁰³ CABETTE, op. cit., p. 6.

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Multa de R\$1.915,40, perda de 7 pontos, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, retenção do veículo e recolhimento da habilitação.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ 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.**

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Redação da Lei nº 12.760, de 2012) (grifo do autor)

¹⁰⁸ Art. 277. **Todo condutor** de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool **será submetido a testes de alcoolemia,**

era que “todo” condutor envolvido em acidente ou alvo de fiscalização “será” submetido aos testes, exames e perícias que permitam certificar seu estado. Atualmente, essas palavras chaves foram trocadas pelas “o condutor” e “poderá”, esclarecendo um ponto que gerava certa confusão, pois o texto anterior foi escrito no imperativo, dando a entender que a todo condutor envolvido em acidente ou que for alvo de fiscalização seria ‘obrigatória’ sua submissão aos testes, exames e perícias.¹⁰⁹ Com a nova redação extingue-se tal questão, já que, se antes era obrigatório, agora não mais. Ademais, o §1º foi revogado por tornar-se supérfluo, já que seu conteúdo foi adicionado ao final do caput do art. 277.

A alteração ocorrida no §2º foi uma melhora na redação técnica ao exemplificar alguns dos meios de comprovação da influência de álcool como “imagem, vídeo e constatação de sinais”, não tendo a intenção de ser taxativo ao terminar o texto com “produção de quaisquer outras provas em direito admitidas”. As modificações desse §2º deixaram mais claras as intenções do artigo referir-se apenas à seara administrativa, não devendo extrapolar para o campo penal do crime de trânsito previsto no art. 306, CTB.¹¹⁰

Mais uma vez o legislador pátrio perdeu grande oportunidade em reparar a técnica legislativa do §3º do art. 277, infringindo princípios basilares como a presunção de inocência, não-autoincriminação, devido processo legal dentre outros.¹¹¹

2.3.4. Artigo 306 – Crime de Embriaguez ao Volante

exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 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.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Redação da Lei nº 11.705, de 2008) (grifo do autor)

¹⁰⁹ CABETTE, op. cit., p. 8 e 9.

¹¹⁰ Ibid., p. 6.

¹¹¹ O tema ora referido será novamente abordado mais adiante neste trabalho.

A Lei nº 12.760/2012¹¹² trouxe profundas alterações no art. 306 corrigindo a infelicidade da redação oriunda da Lei nº 11.705/2008.¹¹³ A atual redação retirou o elemento objetivo do tipo “via pública”, significando que mesmo em uma área privada (garagem, chácara, condomínio, estacionamento e etc), o motorista que for flagrado dirigindo veículo automotor com capacidade psicomotora alterada, em razão do álcool ou outra substância psicoativa que cause dependência, poderá ser preso em flagrante.

Alguns doutrinadores acreditam que essa questão poderá gerar algum debate doutrinário-jurisprudencial em virtude do art. 1º do CTB ao dizer que o “trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código”.¹¹⁴ Apesar do termo “vias terrestres abertas à circulação” dar a entender que apenas em vias públicas o CTB aplicaria suas normas, acredita-se que apenas analisando o caso concreto para certificar-se da correta aplicabilidade da referida norma. Enquanto outros creem que não haverá qualquer consequência já que “a conduta proibida seja realizada em locais em que haja outros veículos ou pessoas, em vias abertas à circulação ou de utilização comum, para os quais haja risco em razão da condução pelo agente alcoolizado ou drogado”, caso contrário o fato seria atípico.¹¹⁵

O caput do art. 306 deixa de fazer referência a qualquer tipo de concentração etílica no sangue do condutor, e o que antes era elemento típico passou a ser meio de prova (I, art.306,

¹¹² **Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:** (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

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:** (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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 (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º **A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.** (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

§ 3º **O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.** (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (grifo do autor)

¹¹³ **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:**

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.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação da Lei Nº 11.705/08) (grifo do autor)

¹¹⁴ CABETTE, op. cit., p. 25.

¹¹⁵ GOMES; BEM, op. cit., p. 58.

CTB). Atualmente, comete-se crime pessoa que “conduza veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”, voltando em partes, à velha sistemática da influência de álcool e outras substâncias, contidas na redação original de 1997 do CTB.¹¹⁶

O §1º, I e II, tratam dos meios de se averiguar a alteração da capacidade psicomotora do condutor. Como os incisos estão conectados com a conjunção alternativa “ou”, para validade da constatação não é necessário que os métodos dos dois incisos indiquem o crime, bastando apenas um deles.¹¹⁷ No inciso I o legislador manteve a antiga sistemática da primeira Lei Seca ao descrever que a “concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar”, enquanto que no inciso II houve mudança, já que apenas a apresentação de certos “sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora” por parte do condutor seria suficiente para imputar o crime de embriaguez ao volante. Como é presumido que o condutor esteja com a capacidade psicomotora alterada ao alcançar esse índice no momento da realização do exame ou teste, o inciso I trata o crime como de perigo abstrato, não modificando em nada a forma como o crime era tratado com a lei anterior. Sabe-se que não existe previsão legal quantificando taxas específicas, no caso de substâncias psicoativas, para saber a partir de qual índice há alteração da capacidade psicomotora, sendo único meio para comprovar tal alteração por parte dessas substâncias o exame clínico. Diante disso, o inciso II seria para comprovar os “sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora”¹¹⁸ tanto no caso da ingestão de álcool quanto no caso do uso de substância psicoativa que cause dependência. Este inciso pressupõe que o indivíduo, ao

¹¹⁶ CABETTE, op. cit., p. 53.

¹¹⁷ Ibid., p. 52.

¹¹⁸ Os referidos sinais foram listados pelo Anexo II e pelo Artigo 5º da Resolução 432/13 do Contran que revogou a, até então vigente, Resolução 206/06 do Contran:

Art. 5º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por:

I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou

II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor. § 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

Anexo II:

a. Quanto à aparência, se o condutor apresenta: i. Sonolência; ii. Olhos vermelhos; iii. Vômito; iv. Soluços; v. Desordem nas vestes; vi. Odor de álcool no hálito.

b. Quanto à atitude, se o condutor apresenta: i. Agressividade; ii. Arrogância; iii. Exaltação; iv. Ironia; v. Falante; vi. Dispersão.

c. Quanto à orientação, se o condutor: i. sabe onde está; ii. sabe a data e a hora.

d. Quanto à memória, se o condutor: i. sabe seu endereço; ii. lembra dos atos cometidos;

e. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta: i. Dificuldade no equilíbrio; ii. Fala alterada;

apresentar esses sinais, não estaria apto a dirigir, mesmo que não tenha cometido qualquer anormalidade na condução do veículo, não deixando de ser uma forma antecipada de punição do condutor, porém exigindo um perigo concreto maior do que o inciso I que se limita apenas a um critério quantitativo. Todavia, como será observado mais adiante, há discussão na definição do que seria “alteração da capacidade psicomotora”, se apenas o conjunto de sinais seria suficiente para enquadrar o condutor no crime de trânsito ou se além dos sinais deveria haver alguma condução anormal do motorista, demonstrando efetivamente que ele está sendo influenciado pelo álcool ou outra substância psicoativa e que isso estaria interferindo na boa condução do veículo. Portanto, caso o motorista recuse submeter-se a exames de sangue ou ao etilômetro, a autoridade ainda poderá utilizar o exame clínico feito por um médico-legista, como trata o inciso II, §1º do art. 306, CTB.¹¹⁹

No §2º, o legislador exemplifica alguns dos possíveis meios para se constatar o comprometimento da capacidade psicomotora do indivíduo como o “teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos”, obviamente respeitando o direito do condutor à contraprova.

O §3º tornou-se supérfluo já que a equivalência, da qual trata, já encontra-se expressa no I inciso do §1º, além de existir o Decreto 6488/2008, vigente na época, que indicava tal equivalência até mesmo antes da vigência dessa nova lei.¹²⁰

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no seu art. 314, parágrafo único, recepcionou todas as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) existentes desde que não estivessem em conflito com as suas disposições. O “caput” do referido artigo 314 determinou ao CONTRAN a revisão de todas as Resoluções anteriores e a expedição de outras necessárias à melhor execução do Código. Em 29 de janeiro de 2013, entrou em vigor a Resolução 432 do Contran que basicamente ratificou e especificou sobre as matérias legislada pela Lei nº 12.760/2012 (“Nova Lei Seca”). Essa resolução pormenorizou os pontos que enrijeceram as punições contra os condutores.

¹¹⁹ CABETTE, op. cit., p. 59.

¹²⁰ Ibid., p. 57 e 58.

CAPÍTULO 3 – CRÍTICAS À LEI Nº 12.760/2012 E ANÁLISE DOS SEUS TEMAS CONTROVERSOS

Até o momento, a abordagem deste trabalho consistiu em traçar uma análise da forma como o álcool age no organismo e como os efeitos causados pela ingestão de bebida alcoólica podem alterar a capacidade psicomotora do condutor e interferir na hora de conduzir um veículo. No capítulo seguinte, traçou-se um histórico sobre as mudanças que ocorreram em alguns dos artigos do CTB relacionados ao tema álcool e direção (artigos 165, 276, 277 e 306), pontuando e comentando os motivos dessas alterações, até chegar na recente Lei nº 12.760/2012.

Neste capítulo, discutir-se-á sobre os temas mais controversos da Lei nº 12.760/12, em vigor, e comentando sobre os entendimentos apontados pela doutrina, jurisprudência e estudiosos do meio jurídico.

3.1. §3º, art. 277 do CTB – “Obrigatoriedade” dos testes e exames de constatação de embriaguez

Com a instituição da Lei nº 12.760/2012, atualmente em vigor, uma série de mudanças foram trazidas ao Código de Trânsito Brasileiro, sendo uma das mais polêmicas o §3º do art. 277.¹²¹ Sua atual redação consiste na recusa do condutor em se submeter a “qualquer” um dos testes ou exames (exame de sangue, teste do etilômetro, exame clínico etc), atitude que, por si só, gera ao motorista as penalidades e medidas administrativas contidas no art. 165, CTB. Isso é o que está na letra da lei, não estando o verbo “poderão”, mas sim “serão” aplicadas as penalidades e medidas. A simples recusa do motorista já é suficiente para atribuir-lhe uma gama de penalidades e procedimentos constrangedores.

¹²¹ 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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º **Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.** (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008) (grifo do autor)

Começando pelas punições administrativas, caso o condutor se recuse a realizar qualquer um dos testes ou exames já citados, incorre em perda de 7 pontos da carteira de habilitação, multa de R\$1.915,40, suspensão da CNH, recolhimento da CNH e retenção do veículo pelo agente de trânsito. Claro que será aberto um processo administrativo no qual o condutor poderá demonstrar provas em contrário, mas qual a necessidade de se passar por tudo isso sem nem ao menos ter cometido algum desvio de conduta? Mesmo que o condutor tenha ou não ingerido álcool, é justo apenas pela simples recusa, ou seja, por exercer o direito de não produzir provas contra si próprio, correr o risco de sofrer todas essas sanções (princípio da não-autoincriminação ou *nemo tenetur se detegere*)? Qual a razoabilidade de uma medida dessas (princípio da proporcionalidade ou razoabilidade)? Onde que se encaixa a presunção de inocência em norma (princípio da presunção de inocência)? Há alguma previsão legal na qual um indivíduo pode ser punido por exercer um legítimo direito (princípio da legalidade ou reserva legal)?

O caput do art. 277 indica os meios probatórios que permitam certificar a influência de álcool ou de substância psicoativa (exame de sangue ou laboratoriais, teste do etilômetro e exame clínico) e o §2º indica que a influência de substância psicoativa ou álcool pode ser comprovada 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”. Desde o Código de Trânsito de 1997, os agentes de trânsito ‘suplicavam’ pela ampliação dos meios de prova para constatar as transgressões ao CTB por parte dos condutores e, agora que eles possuem um leque amplo de meios probatórios, qual o nexó do legislador pátrio em manter essa coerção inconstitucional contida no §3º do art. 277?

O eminente desembargador Guilherme de Souza Nucci,¹²² mencionou seu entendimento sobre essa questão:¹²³

“Não poderia a polícia trabalhar com aquela redação do Código de Trânsito Brasileiro [Art.277 da Lei nº 11.275/2006¹²⁴]? O que impediria o trabalho de fiscalização? Poder-se-ia dizer que **exigiria maior esforço e atenção dos policiais para detectar**

¹²² Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo. Livre-docente em Direito Penal pela PUC-SP. Doutor e Mestre em Processo Penal pela PUC-SP.

¹²³ NUCCI, Guilherme de Souza. A presunção de Inocência e a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 4 ago. 2008. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/a-presuncao-de-inocencia-e-a-lei-seca/2136>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹²⁴ Art.277, §2º **No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito** acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. (grifo do autor)

a pessoa que dirigisse sob influência do álcool. E, assim sendo, **pode-se aduzir ser essa a função dos agentes do Estado: fiscalizar, respeitando os direitos humanos fundamentais.** A união desses dois elementos sempre torna a tarefa mais custosa. Por isso, **opta-se, no Brasil, pelo caminho mais simples: ferir direitos e garantias fundamentais.** Tudo é feito para facilitar a ação dos agentes estatais, com o beneplácito da mídia, que, comprando a ideia, desencadeia a campanha nacional, pela TV, rádio, jornais e revistas, demonstrando as maravilhas da nova lei e a diminuição dos acidentes de trânsito. Fundando-se em estatísticas conseguidas rapidamente, sabe-se lá como, já se pode dizer que, [...] estamos todos mais seguros no caótico trânsito brasileiro.” (grifo do autor)

3.1.1. Violação ao Princípio da Não-Autoincriminação ou *nemo tenetur se detegere*

O direito de não produzir provas contra si mesmo (*nemo tenetur se detegere* ou não-autoincriminação) significa que “qualquer tipo de prova contra o réu que dependa (ativamente) dele só vale se o ato for praticado de forma voluntária e consciente, sendo intoleráveis a fraude, a coação, física ou moral, a pressão, os artificialismos etc”.¹²⁵

Essa garantia está contida na Convenção Interamericana sobre Direitos Humanos (art. 8º, 2, g),¹²⁶ no Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (art. 14, 3, g),¹²⁷ incorporados à legislação brasileira pelos Decretos nº 678/1992¹²⁸ e nº 592/1992,¹²⁹ respectivamente, e nos incisos LVII e LXIII do art. 5º da Constituição Federal,¹³⁰ por analogia.

O direito à não-autoincriminação possui suas bases nos seguintes fundamentos:¹³¹

¹²⁵ GOMES, Luiz Flávio. **Princípio da não auto-incriminação:** significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência. 26 jan 2010. Disponível em: <http://ww3.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20100126104817603>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹²⁶ Artigo 8º - Garantias judiciais:

2. Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada;

¹²⁷ Art. 14 [...] Qualquer pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma a sua inocência até que se prove a sua culpa conforme a lei. Durante o processo, toda a pessoa acusada de um delito terá direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

g) A não ser obrigada a prestar declarações contra si própria nem a confessar-se culpada.

¹²⁸ Art. 1º A Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), celebrada em São José da Costa Rica, em 22 de novembro de 1969, apensa por cópia ao presente decreto, deverá ser cumprida tão inteiramente como nela se contém.

¹²⁹ [...]Considerando que o pacto ora promulgado entrou em vigor, para o Brasil, em 24 de abril de 1992, na forma de seu art. 49, § 2º;

Art. 1º O Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos, apenso por cópia ao presente decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

¹³⁰ LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

¹³¹ GOMES, 2010, op. cit.

- Fundamento natural: é natural do ser humano lutar por sua liberdade, não se incriminar e se preservar. O suspeito ou indiciado ou acusado só pode contribuir para a produção de prova incriminatória por vontade própria.
- Autodefesa: “não existe pena sem comprovação da responsabilidade (culpabilidade) do agente; não existe comprovação da culpabilidade sem processo (sem o devido processo); não existe o devido processo criminal sem garantias”.¹³² Uma dessas garantias do processo criminal é a ampla defesa que consiste no direito de ser ouvido, direito à intérprete, direito de presença etc, além do direito à não-autoincriminação.
- Dimensões: a não-autoincriminação possui algumas dimensões como

(1)direito ao silêncio, (2) direito de não colaborar com a investigação ou a instrução criminal; (3) direito de não declarar contra si mesmo, (4) direito de não confessar, (5) direito de declarar o inverídico, sem prejudicar terceiros, (6) direito de não apresentar provas que prejudique sua situação jurídica.¹³³

Relaciona-se com essas seis dimensões uma sétima, “direito de produzir ou de não contribuir ativamente para a produção de provas contra si mesmo”, devendo ser tripartida em

(7) direito de não praticar nenhum comportamento ativo que lhe comprometa, (8) direito de não participar ativamente de procedimentos probatórios incriminatórios e (9) direito de não ceder seu corpo (total ou parcialmente) para a produção de prova incriminatória.¹³⁴

Vicente Greco Filho sustenta que, desde a Carta Magna de 1988, na qual já estavam previstas a não-autoincriminação e a presunção de inocência, não se poderia “colher consequências danosas àqueles que se recusam a se submeter aos testes de alcoolemia”.¹³⁵ Na mesma vertente, Damásio de Jesus aponta:¹³⁶

¹³² Ibid.

¹³³ Ibid.

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ GRECO FILHO, 1993 apud BERGHER, Ary. Quem se recusa a fazer teste do bafômetro não pode ser punido. **Revista Consultor Jurídico**, 15 ago. 2008. Disponível em: < http://www.conjur.com.br/2008-ago-15/quem_recusa_teste_bafometro_nao_punido>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹³⁶ JESUS, Damásio de. **Limites à prova da Embriaguez ao Volante**: a Questão da Obrigatoriedade do Teste do “Bafômetro”. Debate Técnico Volvo de Segurança no Trânsito, 07 abr. 2004. Disponível em: <http://www.amprs.org.br/arquivos/comunicao_noticia/damasio50.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

Ora, se o **direito à não-auto-incriminação adquiriu um status constitucional**, é evidente que **nenhuma outra regra, muito menos de cunho administrativo, pode servir de instrumento de persuasão para que o indivíduo viole as suas próprias convicções e, especialmente, os seus direitos fundamentais**. Se assim ocorre no campo administrativo, igualmente sucederá no Direito Penal, porquanto inadmissível a configuração de crime de desobediência¹³⁷ em razão de o condutor negar a sua colaboração para a realização dos testes de embriaguez. (grifo do autor)

Há jurisprudência consolidada no STF que vai de encontro aos meios de prova que violem tal garantia, principalmente a imposição de medidas contrárias ao indivíduo que venha invocar essa prerrogativa. Em julgamento do Habeas Corpus nº 93.916-3/Pará, a relatora, Ministra Carmen Lúcia, ressalta sobre esse ponto com maestria:¹³⁸

Não se pode presumir a embriaguez de quem não se submete a exame de dosagem alcoólica: a Constituição da República impede que se extraia qualquer conclusão desfavorável àquele que, suspeito ou acusado de praticar alguma infração penal, exerce o direito de não produzir prova contra si mesmo: Precedentes.
(STF, HC 93.916-3-PA, Rel. Min. Carmen Lúcia, DJ de 10/06/2008)

3.1.2. Violação a outros princípios: legalidade, proporcionalidade, presunção de inocência, devido processo legal

A partir do conteúdo do §3º, art. 277 do CTB, cabe ao condutor escolher dentre duas opções:¹³⁹ 1) submeter-se aos testes e não exercer o direito à não-autoincriminação; ou 2) exercer o direito à não-autoincriminação, não submeter-se aos testes e ser punido por ter exercido um direito.

Diante da segunda situação, ao ser punido administrativamente pelo agente de trânsito, haveria uma afronta os princípios da legalidade, proporcionalidade, presunção de inocência e devido processo legal:

¹³⁷ “Art. 330 do Código Penal. Nesse sentido, a jurisprudência é antiga em termos da inexistência de crime, como demonstram antigos arestos (RT 435/413; RJDTACrimSP9/171)”. (JESUS, 2004, op. cit.)

¹³⁸ No mesmo sentido: STF, HC 68.929-SP, Rel. Min. Celso de Mello, DJ de 28/8/92 e STF, HC 101.909-MG, Rel. Min. Ayres Britto, DJ de 19/06/12.

¹³⁹ BERGHER, op. cit.

- ✓ o princípio da legalidade está previsto no II, art. 5º da CF no qual “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” e XXXIX, art. 5º da CF no qual “não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal”, estabelecendo “real limitação ao poder estatal de interferir na esfera das liberdades individuais”;¹⁴⁰
- ✓ afronta o art.5º, LVII, CF, conhecido como princípio da presunção de inocência ou não-culpabilidade, no qual “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”, ao equiparar a recusa aos exames ou testes com a infração administrativa, presumindo que o indivíduo esteja sob influência de álcool ou substância psicoativa, ou seja, “presumindo culpabilidade”, exatamente o contrário do que deveria ser;¹⁴¹
- ✓ fere o princípio da proporcionalidade ou razoabilidade já que, sem nem ao menos saber se o condutor oferece risco ou potencial dano a outrem, desarrazoada e desproporcional é a medida que, apenas pela negativa de submissão ao testes e exames propostos pela lei, considera-o culpado administrativamente. A própria Lei nº 9.784/1999, reguladora do processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, determina em seu art. 2º que “a Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência”;¹⁴²
- ✓ Por fim, ofende o princípio do devido processo legal, posto que:¹⁴³

faz uso da produção compulsória de provas antes do devido processo legal em que se garanta o exercício do contraditório e da ampla defesa (CTB, 277, § 3º): isto ocorre devido à previsão legal de que, se houver a recusa na produção da prova (soprar o bafômetro – sic), automaticamente será o condutor considerado culpado.

Isto fulmina toda uma sistemática legal de produção de provas, o que deve ocorrer na presença do juiz e com observância do devido debate contraditório judicial. É o que determina o CPC 130, 333, 336 e o CPP 155, 156, 366 § 1º. É o resultado *natural* da

¹⁴⁰CORRÊA, Daniel Marinho. O Princípio da Legalidade no Direito Penal. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 89, jun 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9850&revista_caderno=3>. Acesso em set 2015.

¹⁴¹ RECH, Juares. Aspectos principiológico-constitucionais e a Lei Seca. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n. 66, jul 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6161>. Acesso em 27 jul 2015.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Ibid.

existência do juiz e promotor naturais (CF, 5º, LIII), bem como da vedação da produção de provas ilícitas (CF, 5º, LVI).

Ainda mais fulminados estão os incisos LIV e LV do mesmo artigo: ‘ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal’; ‘aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes’. (grifo do autor)

Mais uma vez faz-se pertinente e adequado mencionar as palavras do desembargador Guilherme de Souza Nucci que, em tom irônico, emitiu seu entendimento sobre os absurdos jurídicos que permeiam o §3º, art. 277, CTB, descritos acima:¹⁴⁴

O cidadão de bem precisa ser alertado de que não se ataca o mal com armas vis. **Permitindo-se a invasão no campo dos direitos e garantias fundamentais, amanhã nada impede que se edite lei** (já houve situação similar, no passado), **prevendo que todo réu, valendo do seu direito ao silêncio, será considerado culpado.** Estaria instituída a confissão obrigatória. Mas, em tese, não haveria problema, desde que o índice de criminalidade diminuísse. E, **mais, todos poderiam ficar felizes se os jornais noticiassem que após a Lei da Confissão a sociedade está mais segura.** É sempre interessante observar que a menor tentativa de instituir a censura no País, por qualquer modo, fomenta o desespero conjunto dos órgãos de comunicação e de seus empregados. Porém, quando, no campo jurídico, arranha-se direito fundamental, a mesma reação, infelizmente, não é captada. Sofredor é o Estado Democrático de Direito na eterna luta entre o fraco indivíduo e o forte Estado (grifo do autor)

3.1.3. Portarias nº 217/2014 e 219/2014

Dito e feito, como se não bastasse todas as observações feitas acima diante do cerceamento dos direitos e garantias fundamentais, o magistrado, em seu entendimento, parece que previu o pior: a criação de uma suposta “lei de confissão”.

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 06 de novembro de 2014, publicou, no Diário Oficial da União, a Portaria nº 217/2014, revogada pela Portaria nº 219/2014,¹⁴⁵ criando o “Código de Infração 7579-0”. Este código atribui ao condutor que se recusa a realizar qualquer um dos testes ou exames, as penalidades e medidas administrativas descritas no art. 165 do CTB. A partir desse código, mas do que oficialmente “o condutor poderá

¹⁴⁴ NUCCI, Guilherme de Souza. A presunção de Inocência e a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 4 ago. 2008. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/a-presuncao-de-inocencia-e-a-lei-seca/2136>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁴⁵ Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Portaria nº 219, de 19 de novembro de 2014**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Portarias/2014/Portaria2192014.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

ser autuado pelo art. 165 pelo simples fato de recusar a fazer qualquer dos testes que comprovem sua capacidade para condução de veículo, conforme estabelece o §3º do art. 277 do CTB”.¹⁴⁶

Em entrevista, o Comandante do Batalhão de Trânsito, Tenente Coronel Marcelo Luiz Bermudes Rangel, em novembro de 2014, explicou que a infração mencionada colocou fim à discussão sobre a recusa do teste do etilômetro em busca de um trânsito mais seguro, ressaltando que “o novo código ainda está na iminência de ser implementado, pois estamos aguardando orientação do DETRAN/ES para operacionaliza-lo e divulgá-lo para toda tropa”.¹⁴⁷

A Portaria 217/2014 criou uma suposta infração que não existe, sendo uma invenção pura e simples do DENATRAN.¹⁴⁸ O advogado Paulo André Cirino discorre de maneira respeitável sobre a criação dessa portaria:¹⁴⁹

Veja, a recusa à submissão aos testes disponíveis não se trata de infração de trânsito e nunca o foi.

O texto em questão encontra-se topograficamente no capítulo XVII do CTB, referindo-se portanto a uma mera medida administrativa e não a uma infração de trânsito constante no capítulo XVI, tal qual a conduta do art. 165 que efetivamente se trata de uma infração de trânsito.

Por tal motivo, sob uma perspectiva jurídica, conforme já dito, **a portaria em questão tenta resolver o problema de traz para frente, isto é, cria um código para uma conduta infracional que a rigor não existe, quando na verdade a ordem cronológica dos fatos deveria ser a criação do tipo infracional**, por exemplo: 165-A “recusar-se a se submeter à teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”, para depois criar-se um código referente à tal infração.

Contudo, por outro prisma, **partindo dos pressupostos de que:**

- 1 - o DENATRAN não tem a competência legislativa do Congresso Nacional;
 - 2 - A política brasileira não vive seu melhor momento;
 - 3 - O Sistema Nacional de Trânsito tem por incumbência dar prioridade em suas ações à defesa da vida;
 - 4 - O regime jurídico administrativo é baseado na supremacia do interesse público e na indisponibilidade deste interesse,
- é certo que o intento demonstrado pela ação do Departamento Nacional de Trânsito foi o de por fim à insegurança dos agentes de trânsito no momento da autuação, bem como das autoridades de trânsito ao se depararem com a análise dos autos julgando sua (in)consistência. (grifo do autor)

¹⁴⁶ NASCIMENTO, Juarez Marinho do. **Denatran cria multa para condutores que recusam teste do bafômetro**. Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. São José dos Campos, 15 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.cnttt.org.br/denatran-cria-multa-para-condutores-que-recusam-teste-do-bafometro/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁴⁷ POLÍCIA MILITAR DO ESPÍRITO SANTO. Diretoria de Comunicação PMES. **PM adota novo código para embriaguez nos casos de recusa**. Vitória, ES, 11 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.pm.es.gov.br/noticia/noticia.aspx?idNoticia=18011>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁴⁸ CIRINO, Paulo André. *Recusa ao bafômetro: Portaria nº 217 do DENATRAN resolve o problema?*. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 20, n. 4236, 5 fev. 2015. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/35011>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

¹⁴⁹ Ibid.

3.1.4.Parecer da Advocacia Geral da União de 2009 x Parecer da Procuradoria Geral da República de 2013

3.1.4.1.Parecer nº 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ

Em virtude da sua redação malfeita e a dificuldade em punir os condutores embriagados, desde a Lei nº 11.705/2008 já havia a discussão sobre a obrigatoriedade ou não do condutor de realizar o teste do bafômetro. Atualmente, a Lei 12.760/2012 modificou boa parte da redação dos artigos da lei anterior, no entanto o argumento para quem é a favor ou contra a obrigatoriedade dos testes de medição de alcoolemia, principalmente o bafômetro, ainda são praticamente os mesmos.

O Parecer nº 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ,¹⁵⁰ da Advocacia Geral da União, de 09 de julho de 2009, foi requerido pelo Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF) com o objetivo de opinar sobre o estudo da legalidade e obrigatoriedade de uso de etilômetro, no sentido de uniformizar o tratamento do tema no âmbito do DPRF. Abaixo, seguem dois trechos desse parecer e as explicações sobre seus equívocos.

1)a **condução de veículo automotor após ingestão de bebida alcoólica acima dos níveis permitidos em lei por si só é uma afronta ao ordenamento jurídico pátrio**, não havendo necessidade de ocorrência de dano concreto para caracterizar a irregularidade. Porém, **impedir a Administração de utilizar-se dos meios disponíveis e legais para fiscalizar a situação dos condutores é tornar a Lei inócua prejudicando sua própria razão de ser**, qual seja, evitar óbitos no trânsito. (grifo do autor)

2)cujo entendimento (obrigatoriedade do teste do etilômetro aos condutores) já foi tratado no Fórum Brasileiro de Segurança realizado na cidade do Rio onde se chegou à conclusão de que **o Uso do Bafômetro é legal e caso o condutor negar-se a fazer o teste, este deve ser enquadrado no crime de desobediência art. 330 do Código Penal**. Sugiro ainda que seja dado conhecimento a todas as Regionais para aplicação do contido na Nota de fls. 03/11, devendo alertar as Regionais que em caso de descumprimento responderá sob as penas da lei aquele que deu causa ao seu não cumprimento. (grifo do autor)

Sobre o trecho 1, ao examinar literalmente a redação dos artigos 165 e 306 do CTB, a ingestão de bebida alcoólica acima de 6dg de álcool por litro de sangue ou 0,3mg de álcool por litro de ar alveolar configura crime de trânsito (art.306, CTB) e níveis abaixo desses índices constituem infração administrativa (art. 165, CTB). Não obstante, a lei tomou como base essas

¹⁵⁰ Advocacia Geral da União (AGU). **Parecer nº 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ**. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-agu-etilometro.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2009.

taxas “presumindo” que acima delas o condutor estaria com capacidade psicomotora alterada, o que é uma mentira, já que existem legislações estrangeiras com limites diferentes (maiores),¹⁵¹ indo de encontro a premissa imposta sobre os índices brasileiros expostos acima. Conforme já descrito em capítulos anteriores deste trabalho, a absorção do álcool pelo organismo de um indivíduo decorre de inúmeros fatores, sendo tão variáveis que a mesma pessoa, em dias diferentes, poderá sofrer efeitos distintos causados pela ingestão alcoólica, influenciando diretamente na oscilação de sua CAS. A imposição desses índices são uma ofensa ao princípio da presunção de inocência e da proporcionalidade, pelo fato de que cada indivíduo possui uma “tolerância” diversa em relação à ingestão de bebida alcoólica, ou seja, muitas pessoas que “não estão embriagadas” ou que “não possuem alteração da capacidade psicomotora” podem estar acima dos índices permitidos por lei e por isso serão presos em flagrante, indo de encontro ao que está descrito no tipo penal do art. 306 que exige condução do motorista com “capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”.

A justificação da tolerância zero baseia-se na frase de que “não existem limites seguros para o consumo do álcool associado ao ato de conduzir um veículo automotor”. Contudo, parece mais uma manobra do Estado, devido à dificuldade em se aferir caso a caso o nível de embriaguez do condutor, sendo muito mais “fácil” restringir garantias constitucionais e punir quem ingerir um mínimo de bebida alcoólica (uma taça de vinho, uma tulipa de chope ou uma lata de cerveja)¹⁵² com infração administrativa (perda de 7 pontos da CNH, multa de R\$1.915,40, suspensão e recolhimento da CNH por 12 meses e retenção do veículo) e com prisão em flagrante, quem ingerir 2 a 3 latas de cerveja, independentemente de estar com sua capacidade psicomotora alterada ou não.

Ainda no trecho 1, sobre o fragmento

negar-se ao teste do bafômetro é o mesmo que impedir a Administração de utilizar-se dos meios disponíveis e legais para fiscalizar a situação dos condutores é tornar a Lei inócua prejudicando sua própria razão de ser, qual seja, evitar óbitos no trânsito

na própria lei seca de 2008 os agentes de trânsito já possuíam meios para comprovar a embriaguez do indivíduo como o exame clínico e “outras provas em direito admitidas”. Não é

¹⁵¹ CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). **Álcool e Trânsito**. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁵² BOMBOM de licor e antisséptico bucal podem trazer problemas na Lei Seca. **EXTRA**. 23 set. 2013. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/brasil/transito-seguro/bombom-de-licor-antisseptico-bucal-podem-trazer-problemas-na-lei-seca-10091766.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

por causa de um erro do legislador na redação do tipo penal vigente na época, qual seja exigir do condutor 6dg de álcool por litro de sangue ou mais, que justifica-se tal argumentação da AGU. Com a Lei nº 11.705/2008, ao motorista só seria imputado o crime de trânsito se ele quisesse realizar o teste do bafômetro, no entanto os outros meios de prova disponíveis ainda poderiam responsabilizá-lo com infração administrativa, que naquela época já não era nada “leve”. A lei é inócua em razão de um erro cometido pelo legislador, não sendo correta a sua reparação a qualquer custo principalmente quando esse custo são garantias fundamentais do cidadão. Com as modificações da Lei nº 12.760/2012 na área administrativa e criminal, os meios de prova para constatação da influência de álcool ou embriaguez foram melhor especificados e o tipo penal retirou o critério quantitativo, mas a discussão sobre a obrigatoriedade ou não do bafômetro ainda se mantém e os argumentos continuam semelhantes.

O trecho 2 é o que contém o maior equívoco que a AGU poderia ter cometido. Verifica-se o desespero em tentar impor seu parecer sugerindo às regionais da Polícia Rodoviária Federal que o condutor que se recusar a realizar o teste do bafômetro responderá pelo crime de desobediência do art. 330 do Código Penal. No entanto, “um ato administrativo não possui o condão de afastar princípios constitucionais penais, como o direito ao silêncio e a não produção provas contra si mesmo”,¹⁵³ assim como já apontado por Damásio E. de Jesus.¹⁵⁴

Diante de tantas críticas à posição da AGU sobre o tema, o próprio Departamento da Polícia Rodoviária Federal contrariou o parecer¹⁵⁵ com a publicação da Instrução Normativa 3, de 25 de agosto de 2009,¹⁵⁶ negando-se a prender o condutor que se recusar a realizar o teste do etilômetro. No entanto, quanto à infração administrativa do art. 165, o condutor ainda pode sofrer as consequências diante da recusa aos testes de alcoolemia.¹⁵⁷

¹⁵³ VIEIRA, Fernando Batista de Oliveira. O crime de embriaguez ao volante da Lei nº 11.705/2008 e suas repercussões jurídico-penais. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 15, n. 2567, 12 jul. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/16963>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

¹⁵⁴ “Ora, se o direito à não-auto-incriminação adquiriu um *status* constitucional, é evidente que nenhuma outra regra, muito menos de cunho administrativo, pode servir de instrumento de persuasão para que o indivíduo viole as suas próprias convicções e, especialmente, os seus direitos fundamentais”. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/16963>>. Acesso em: 07 set. 2009.

¹⁵⁵ COUTINHO, Filipe. Polícia Rodoviária ignora Parecer da AGU. **Revista Consultor Jurídico**, 14 set. 2009. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2009-set-14/policia-rodoviaria-ignora-agu-nao-prendera-quem-recusar-bafometro>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁵⁶ “Art. 19. Não configura crime a recusa do condutor em realizar qualquer um dos procedimentos previstos no art. 1º e no inciso I do art. 2º deste Manual, desde que ele não tenha cometido outra conduta tipificada como crime”. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/dprf-instrucao-bafometro.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁵⁷ Nesse mesmo sentido encontra-se o Conselho Federal da OAB. Disponível em: <<http://www.oab.org.br/noticia/20380/oab-punica-a-motorista-que-se-nega-ao-teste-do-bafometro-e-constitucional>>. Acesso em: 07 set. 2015.

3.1.4.2. Parecer da Procuradoria Geral da República de 2013

No dia 28 de fevereiro de 2013, a Procuradoria-Geral da República (PGR) emitiu parecer referente à Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) nº 4.103 que está em trâmite no Supremo Tribunal Federal. Nessa ADIN, a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel) pleiteou a inconstitucionalidade de alguns artigos da Lei nº 11.705/2008 por violarem certos princípios constitucionais. Durante a apreciação da ADIN nº 4.103 pelo STF, aprovou-se no Congresso Nacional a Lei nº 12.760/2012 (“Nova Lei Seca”) e, baseando-se na economia processual, a PGR, em seu parecer, posicionou-se também sobre os impactos da nova lei, indicando a perda de objeto em relação a alguns dos questionamentos feitos pela Abrasel¹⁵⁸ como os limites de dosagem alcoólica e os meios de prova admitidos para aferição do estado de embriaguez.¹⁵⁹

Sobre o tema da “obrigatoriedade do teste do bafômetro”, a PGR se mostrou totalmente contrária a essa medida.¹⁶⁰ Primeiramente, menciona documentos internacionais, incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro, ainda em vigor, como: Pacto Internacional dos Direitos Civil e Políticos (art.14, 3, g),¹⁶¹ de 1966; Convenção Interamericana de Direitos Humanos (art.8, 2, g e 3),¹⁶² de 1969; Convenção contra a Tortura e Outros Tratamentos ou Penas Cruéis, Desumanos ou Degradantes (art. 1º),¹⁶³ de 1984; e Convenção Interamericana para Prevenir e

¹⁵⁸ PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA. **Parecer sobre a ADIN nº 4.103**. Brasília/DF, 20 fev. 2013. Disponível em: < http://www.prr4.mpf.gov.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=485:pgr-emite-parecer-pela-inconstitucionalidade-de-artigos-da-lei-seca&catid=10:noticias&Itemid=58>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁵⁹ BUENO, Vani Antônio; LIMA, Paulo Sergio Markowicz. **Informativo Criminal nº 244 – Parecer da Procuradoria-Geral da República sobre o bafômetro**. Ministério Público do Estado do Paraná, 20 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.criminal.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1221>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁶⁰ PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA, op. cit.

¹⁶¹ Art.14, 3. Toda pessoa acusada de um delito terá direito, em plena igualmente, a, pelo menos, as seguintes garantias:

g) De não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada.

¹⁶² Art, 8, 2. Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada;

3. A confissão do acusado só é válida se feita sem coação de nenhuma natureza.

¹⁶³ Art. 1º - Para fins da presente Convenção, o termo "tortura" designa qualquer ato pelo qual dores ou sofrimentos agudos, físicos ou mentais, são infligidos intencionalmente a uma pessoa a fim de obter, dela ou de terceira pessoa, informações ou confissões; de castigá-la por ato que ela ou terceira pessoa tenha cometido ou seja suspeita de ter cometido; de intimidar ou coagir esta pessoa ou outras pessoas; ou por qualquer motivo baseado em discriminação de qualquer natureza; quando tais dores ou sofrimentos são infligidos por um funcionário público ou outra pessoa no exercício de funções públicas, ou por sua instigação, ou com o seu consentimento ou aquiescência. Não se considerará como tortura as dores ou sofrimentos que sejam consequência unicamente de sanções legítimas, ou que sejam inerentes a tais sanções ou delas decorram.

Punir a Tortura (art.2º),¹⁶⁴ de 1985. Em segundo plano, traz argumentos provenientes do Direito Comparado, citando a 5ª e 14ª Emenda à Constituição dos EUA e o caso “*Miranda vs. Arizona (1966)*”, que foi o primeiro “*leading case*” na Suprema Corte dos EUA a relacionar o direito à não autoincriminação e a cláusula do devido processo legal. A decisão proferida foi contra a vedação de métodos intimidatórios que possam induzir o indivíduo a produzir prova contra si próprio, tanto em processos judiciais quanto em processos extrajudiciais (administrativos). Em terceiro plano, discorre sobre a autoincriminação como princípio constitucional processual implícito na legislação brasileira, a partir do art. 5º, LXIII¹⁶⁵ da CF, relacionado com o devido processo legal (art.5º, LIV, LV¹⁶⁶, CF) e o princípio da presunção de inocência (art. 5º, LVII,¹⁶⁷ CF). Alude também sobre jurisprudências e o entendimento pacífico do STF em defesa ao princípio da não autoincriminação, terminando sua argumentação com a citação do art. 186¹⁶⁸ do Código de Processo Penal. No quarto plano comenta sobre a finalidade do princípio *nemo tenetur se detegere* que é:

desestimular as práticas inquisitórias que visam à obtenção forçada da confissão, proteger os direitos fundamentais que compõem o núcleo estrutural da dignidade humana, especialmente o instinto de autopreservação, assegurar a liberdade de consciência e de autodeterminação, inclusive estimulando o sujeito passivo a participar do processo, fortalecendo o princípio da ampla defesa.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Art.2º Para os efeitos desta Convenção, entender-se-á por tortura todo ato pelo qual são infligidos intencionalmente a uma pessoa penas ou sofrimentos físicos ou mentais, com fins de investigação criminal, como meio de intimidação, como castigo pessoal, como medida preventiva, como pena ou qualquer outro fim. Entender-se-á também como tortura a aplicação, sobre uma pessoa, de métodos tendentes a anular a personalidade da vítima, ou a diminuir sua capacidade física ou mental, embora não causem dor física ou angústia psíquica.

¹⁶⁵ Art. 5º, LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

¹⁶⁶ Art. 5º [...]

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

¹⁶⁷ Art.5º, LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

¹⁶⁸ Art. 186. Depois de devidamente qualificado e cientificado do inteiro teor da acusação, o acusado será informado pelo juiz, antes de iniciar o interrogatório, do seu direito de permanecer calado e de não responder perguntas que lhe forem formuladas. (Redação dada pela Lei nº 10.792, de 1º.12.2003)

Parágrafo único. O silêncio, que não importará em confissão, não poderá ser interpretado em prejuízo da defesa. (Incluído pela Lei nº 10.792, de 1º.12.2003)

¹⁶⁹ ALBUQUERQUE, Marcelo Schirmer. A garantia de não auto-incriminação – extensão e limites. Belo Horizonte: Del Rey, 2008, p.93. apud PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA. Parecer sobre a ADIN nº 4.103. Brasília/DF, 20 fev. 2013. Disponível em: <http://www.prr4.mpf.gov.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=485:pgr-emite-parecer-pela-inconstitucionalidade-de-artigos-da-lei-seca&catid=10:noticias&Itemid=58>. Acesso em: 07 set. 2015.

Por fim, atesta que o §3º, art. 277¹⁷⁰ do CTB é inconstitucional, já que vai de encontro ao que regem as normas constitucionais, infraconstitucionais, jurisprudência do STF e doutrina brasileira.

3.2. Infração administrativa do art. 165 X crime de trânsito do art. 306

As vigentes redações dos artigos 165, 276 e 306 do Código de Trânsito brasileiro têm sido debatidas quanto a questão de sua natureza, se são casos de perigo concreto ou de perigo abstrato e quanto à ofensa a garantias individuais e constitucionais.

Nota-se que os artigos 165¹⁷¹ e 276¹⁷² referem-se à infração administrativa e o art. 306¹⁷³ refere-se à infração criminal. Fazendo-se uma interpretação literal dos três artigos conclui-se que existem duas formas de distinguir a infração administrativa do crime de trânsito: 1) Quantitativa (indivíduo aceita submeter-se aos testes): concentração igual ou superior a 6dg

¹⁷⁰ §3º, Art. 277. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

¹⁷¹ Art. 165. **Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:** (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) (grifo do autor)

¹⁷² 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 Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. (grifo do autor)

¹⁷³ Art. 306. **Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:** (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

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: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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 (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência) (grifo do autor)

de álcool por litro de sangue ou 0,34mg de álcool por litro de ar alveolar, sujeita o condutor às penalidades do crime de trânsito (art.306). Abaixo desses índices o condutor estará sujeito às medidas administrativas (art.165). O meio de prova desse critério são somente os testes de alcoolemia (exame de sangue e teste do etilômetro). Método de avaliação objetivo. Presume que acima dos índices legais o condutor encontra-se com capacidade psicomotora alterada e com qualquer quantidade de CAS abaixo dos índices legais, o condutor já estaria dirigindo “sob a influência no álcool”, caracterizando a infração como perigo abstrato. Não consegue atestar a real alteração na capacidade psicomotora do condutor, apenas presumindo-a genericamente.

2)Qualitativa (indivíduo não submete-se aos testes): dirigir “sob influência de álcool ou substância psicoativa” condiz com a infração administrativa (art. 165) e dirigir com “capacidade psicomotora alterada” condiz com o delito penal (art.306). É provada por meio de exame científico (exame clínico) e outros meios de prova admitidos (sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora, testemunha, imagem, vídeo etc). Método de avaliação subjetivo. Considera que, a partir de certos sinais ou atitudes, o motorista está com capacidade psicomotora alterada ou sob influência do álcool. Não consegue atestar a quantidade exata de álcool no organismo do indivíduo, todavia avalia de uma forma mais precisa a alteração da capacidade psicomotora mediante a constatação de uma série de sinais e atitudes do condutor. Este método pode dar falsos resultados em alguns casos em que o indivíduo está extremamente cansado ou quando possui alguma doença ou está sendo tratado com certos medicamentos que podem dar a sensação ou aparência de embriaguez.

Observando esses dois critérios e a correlação entre os três artigos citados, percebe-se uma ofensa aos princípios da igualdade, ofensividade (ou lesividade), presunção de inocência (não culpabilidade), proporcionalidade (razoabilidade) e individualização da pena.

O princípio da individualização da pena “consagra a isonomia material e permite a aplicação de penas proporcionais a quem comete crimes, tudo na exata proporção das circunstâncias em que ocorreram”,¹⁷⁴ estando previsto no art.5º, XLVI da CF, dispondo que “a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes: a) privação ou restrição da liberdade; b) perda de bens; c) prestação social alternativa; d) suspensão ou interdição de direitos”. Tal princípio, trata, com efeito, os iguais de maneira igual e os desiguais

¹⁷⁴ MARACAJ, Luciano de Almeida. Princípios constitucionais penais: uma (re)leitura do princípio da individualização da pena. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 114, jul 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13408&revista_caderno=3>. Acesso em jul 2015.

de maneira desigual, na medida de suas desigualdades; com objetivo de efetivar o desejo de Justiça, desde que respeitadas as garantias constitucionais. A individualização da pena é composta de três momentos distintos, porém interligados, sendo a individualização legislativa, judiciária e executória.¹⁷⁵

O critério quantitativo previsto no inciso I, §1º do artigo 306 é falho segundo o princípio da individualização da pena e da proporcionalidade, já que a redação do dispositivo (legislativo) abre margem para aplicações de penalidades desarrazoadas por parte dos agentes de trânsito (executivo). Segundo Luiz Flávio Gomes,¹⁷⁶ os artigos acima estão sendo interpretados de maneira equivocada, pois ao analisar apenas o critério quantitativo, caso o indivíduo estivesse cometendo absurdos na condução de veículo automotor, mas seu teste constataste menos de 0,34mg de ar expelido, não haveria o crime do art. 306. Outra situação seria a aplicação da mesma punição do crime de trânsito a um condutor que tivesse ingerido 2 latas de cerveja, mas que não estivesse embriagado, e a outro condutor que bebeu um litro de whisky e estivesse visivelmente embriagado. Como bem apontado pelo advogado e jornalista Roberto Flávio Cavalcanti,¹⁷⁷ não há como existir justiça em tratar de maneira idêntica pessoas levemente alcoolizadas com pessoas muito embriagadas, fato que torna a lei injusta: “lei injusta é aquela que nega ao homem o que lhe é devido, ou que lhe confere o indevido, quer pela simples condição de pessoa humana, por seu mérito, capacidade ou necessidade”.¹⁷⁸

Pode-se mencionar mais algumas situações paradoxais que podem decorrer da simples aplicação do critério quantitativo. Como já visto que o organismo elimina apenas uma certa quantidade de álcool por tempo, independentemente da quantidade que foi ingerida, caso uma pessoa saia de táxi para beber em uma noite e, no dia seguinte, pela manhã, algumas horas depois de ter bebido o último gole, ao conduzir seu veículo para o trabalho acaba sendo parado em um blitz, haveria possibilidade de ainda conter álcool em seu organismo, talvez até o suficiente para ser qualificado com o crime de embriaguez ao volante (6dg ou 0,34mg).¹⁷⁹ Conforme já abordado em capítulo anterior, um bombom de licor, enxaguante bucal ou 200ml

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ GOMES; BEM, op. cit., p. 101 e 102.

¹⁷⁷ CAVALCANTI, Roberto Flávio. Os disparates sócio-jurídicos da ‘lei seca’. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, n. 3820, 16 dez. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/26155>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

¹⁷⁸ NADER, 2001, p. 111 apud CAVALCANTI, Roberto Flávio. Os disparates sócio-jurídicos da ‘lei seca’. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, n. 3820, 16 dez. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/26155>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

¹⁷⁹ DELGADO, Yordan Moreira. Lei Seca pode reduzir acidentes, mas provoca injustiças graves. **Revista Consultor Jurídico**, 16 jul. 2008. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2008-jul-16/lei_seca_reduzir_acidentes_provoca_injusticas_graves>. Acesso em: 07 set. 2015.

de cerveja podem incidir infração administrativa ou crime de trânsito ao motorista. A lei é extremamente severa e implica penalidades desproporcionais tanto para mais, quanto para menos, infringindo os princípios da individualização da pena e razoabilidade. O tenente Dene Benjamim, do 1º Batalhão de Policiamento Rodoviário, afirmou que a multa ou a prisão que será aplicada ao motorista independe da substância que ele tenha ingerido: “o motorista é preso ou multado do mesmo jeito” já que “na blitz, o policial não tem como constatar se o motorista comeu um bombom ou ingeriu bebida alcoólica, pois é a palavra dele contra o aparelho”, afirmou.¹⁸⁰ Depreende-se dos fatos acima que a Lei nº 12.760/2012 tem em si como único objetivo a diminuição de acidentes de trânsito a qualquer custo, partindo do princípio que a punição do condutor é o meio necessário para que se chegue ao fim proposto, esquecendo-se, em sua redação, de diferenciar o mero uso de bebida alcoólica do seu abuso.

Sobre o “chopinho” ou a “taça de vinho”, o advogado e jornalista Roberto Flávio Cavalcanti considera que não é medida condizente com um Estado que se declara Democrático de Direito e que se quantidades ínfimas de bebida alcoólica fossem tão nocivas:¹⁸¹

haveria que se criminalizar o próprio congressista que trabalhasse “sob qualquer concentração de álcool”, não havendo dúvida de que o prejuízo à população brasileira é muito maior com leis iníquas do que com mortes no trânsito, pois as primeiras perpetuam seus efeitos no tempo, ao passo que as últimas são reduzidas com competentes políticas públicas, o que não é o caso da atual “lei seca”.

A questão da edição da lei seca se refere à redução de externalidades, que consistem na provocação de dano a terceiros sem seu consentimento.¹⁸² Indivíduos alcoolizados realmente podem apresentar redução da capacidade psicomotora, no entanto isso não é uma verdade absoluta, assim como muitos idosos e motoristas iniciantes apresentam mais perigo no trânsito do que um condutor experiente que tomou 2 latas de cerveja, e nem por isso os idosos e aprendizes devem ser tratados como criminosos.¹⁸³

A interpretação numérica já foi abordada no presente trabalho, demonstrando que há diferenças entre os indivíduos quanto ao efeito e reação ao álcool, sendo baseada em critérios

¹⁸⁰ ARCOVERDE, Léo. Até bombom de licor tende multa com a nova lei seca. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 31 jan. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/91542-ate-bombom-de-licor-rende-multa-com-a-nova-lei-seca.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁸¹ CAVALCANTI, op. cit.

¹⁸² HILLBRECHT, Ronald. **Comentários sobre a Lei Seca**, p. 41 Disponível em: <<http://www.ibradecbrasil.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Lei-Seca.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁸³ Ibid.

estatísticos e presunções genéricas que desconsideram a individualidade das pessoas. Ao ter fundamento na tese do perigo abstrato puro (critério quantitativo), presume-se automaticamente a alteração da capacidade psicomotora do condutor que atingir determinado nível de CAS, o que já foi demonstrado ser uma inverdade, indo de encontro ao princípio constitucional da presunção de inocência. Este princípio só pode ser abatido quando houver comprovação dos requisitos típicos e não a simples presunção deles, posto que “a presunção de fatos contra o réu não se mostra suficiente para desfazer a eficácia vinculante (para o juiz) da presunção de inocência, que se encontra em estágio superior”.¹⁸⁴ Luiz Flávio Gomes reforça sobre a diferença entre os critérios quantitativos e qualitativos, a violação ao princípio da igualdade e as consequências para a produção das provas de embriaguez contra o condutor:¹⁸⁵

Motorista periciado: automatismos, presunções, regras quantitativas abstratas, generalizações, estatísticas etc. Motorista não periciado: cada caso é um caso, tudo depende dos sinais indicativos de cada pessoa, o que significa uma pluralidade de valorações nebulosas, subjetivas (e, muitas vezes, até mesmo disparatas). **A violação do princípio da igualdade (isonomia) está mais do que evidenciada. Para situações idênticas, não podemos adotar critérios distintos, sem justificação plausível.**

Motorista que colabora com a prova e com a Justiça tem tratamento pior do que aquele que não colabora (recusa a fazer qualquer tipo de exame). Logo [...] É melhor não fazer nenhum tipo de exame. A cidadania ética nos leva a fazer o exame. A Resolução (432/13 Contran) fundada em critérios quantitativos leva o motorista a ter uma postura de defesa. (grifo do autor)

Com base nos meios de prova do art. 306 (critério quantitativo e qualitativo dos incisos I e II, §1º), “o tratamento jurídico de um ou outro motorista é totalmente distinto e desigual. Trata-se do mesmo motorista e da mesma causa: a embriaguez”.¹⁸⁶ Fere o princípio da igualdade uma vez que, um dia o condutor aceita realizar o exame ou teste e é flagrado com 6dg de álcool por litro de sangue ou 0,34mg de álcool por litro de ar alveolar sendo considerado criminoso, por meio de simples presunção baseada em uma taxa estimada por dados estatísticos, da qual já foi explicado que é variável de pessoa para pessoa e que dependem de uma série de fatores para que ateste sua real alteração psicomotora. Outro dia o condutor pode recusar os exames e testes, sendo julgado pelos “sinais”, podendo até estar acima do limite legal permitido,

¹⁸⁴ GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760**, de 20-12-2012. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 102.

¹⁸⁵ Ibid., p. 106.

¹⁸⁶ Ibid., p. 106

mas caso não apresente alteração de sua capacidade psicomotora, será autuado na infração administrativa.¹⁸⁷

De acordo com o advogado Bruno Preti de Souza nós vivemos em um Estado Democrático de Direito no qual se prezam as liberdades individuais, que “não podem ser suprimidas por alterações legislativas que servem de “bode expiatório” à ineficiência do Estado em aplicar medidas menos drásticas para coibir a combinação álcool e direção”.¹⁸⁸

A redação atual do art. 276 do CTB, “qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165”, indica que o condutor sofrerá todas as penalidades e medidas administrativas caso seja aferido que possui qualquer quantidade de álcool no sangue, mesmo que essa quantidade seja ínfima. É razoável punir alguém administrativamente ou criminalmente por uma conduta que não oferece ou não se sabe se oferecerá risco à sociedade? Nota-se que o art. 276 possui simplesmente o intuito de punir, de maneira desarrazoada e desproporcional,¹⁸⁹ já que um chope seria o suficiente para punir administrativamente e 2 latas de cerveja são o suficiente para punir criminalmente. Evitar mortes no trânsito é realmente necessário, no entanto o Poder Público não deveria atuar jamais sem razoabilidade.

Infelizmente, parte-se da “presunção de que qualquer quantidade de álcool, por mais ínfima que seja, é capaz de colocar em risco a própria sociedade”.¹⁹⁰ É óbvio que o cidadão e o governo estão desgastados com a quantidade de acidentes de trânsito, principalmente os relacionados com ingestão de álcool pelo condutor, e que isso exige medidas severas. No entanto, deveria ser combatido os excessos que são realmente responsáveis pelos acidentes e não o chope tomado durante um almoço ou um *happy hour* depois do trabalho.

O art. 276 é uma afronta, sem sombra de dúvidas, ao princípio da ofensividade, já que “a periculosidade da conduta prevista é imaterial em sua essência, por se tratar de uma representação abstratamente valorada de uma conduta humana criadora de risco”.¹⁹¹ O princípio

¹⁸⁷ Ibid.

¹⁸⁸ SOUZA, Bruno Preti de. Considerações sobre as alterações produzidas nos artigos 165, 276, 277 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 11.705/08. **Revista da Associação dos Juizes do Rio Grande do Sul – AJURIS**, nº 114, jun. 2009, p. 6. Disponível em: <<http://www.defensoriapublica.mt.gov.br/portal/uploads/artigos%20juridicos/Artigo-Consideracoessobreasalteracoesartigos1651.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

¹⁸⁹ Ibid., p. 20.

¹⁹⁰ Ibid.

¹⁹¹ Ibid.

da lesividade ou ofensividade consiste em não criminalizar qualquer conduta, mas apenas aquelas que lesem ou ofereçam perigo ao bem jurídico tutelado.

Mais uma vez o advogado Bruno Preti de Souza aponta com clareza sua tese sobre o tema dizendo que a mera ingestão de álcool em quantidade incapaz de gerar qualquer tipo de alteração psicomotora, seja ela física ou psíquica, não poderia acarretar todas aquelas sanções previstas no art. 165. Em tom de indignação, registra que a lei não deve presumir que qualquer quantidade abaixo de 6dg de álcool por litro de sangue ou 0,34mg de álcool por litro de ar alveolar seja suficiente para aplicar todas essas sanções, sendo imprescindível que seja provado um risco concreto de dano. Por fim, sintetiza a matéria:¹⁹²

Somente quando as duas órbitas da disponibilidade (uma, material, a da condução de veículo automotor com qualquer concentração de álcool, e a outra jurídica, a do comportamento humano que rompe com o princípio da confiança criando um risco proibido relevante) se encontram é que surge a ofensividade típica (aquela não querida pela norma do artigo 276 do CTB, reprovável, punível).

Em outras palavras, o fato torna-se administrativamente relevante quando o bem jurídico coletivo (no presente caso) entra no raio de ação da conduta criadora do risco proibido e relevante.

[...] Portanto, **nas condutas tidas como de “perigo abstrato” (art. 276 do CTB) é imprescindível [...]**

A exigência da existência de lesividade ao bem jurídico tutelado, consubstanciada na efetiva lesão ou no perigo concreto ou idôneo de dano ao interesse jurídico, é própria de um Direito Administrativo decorrente do Estado Democrático e Social de Direito, visando restringir ao máximo o poder de polícia da administração pública, a fim de, realmente, exercer sua verdadeira função, de apenas punir ou sancionar as condutas capazes de prejudicar a vida coletiva.

É inaceitável interpretar o princípio da legalidade formalmente, sem dar a ele o aspecto material, substancial, que lhe é inerente. O referido princípio não pode ser instrumento puramente formal para propiciar ao legislador a punição desmesurada, desproporcional, contrária à própria função de proteção da coletividade e em detrimento de princípios e garantias constitucionais.

A validade formal da norma, sua simples vigência, não gera a validade substancial da mesma, pois um ordenamento constitucional, como o brasileiro, que recebeu os direitos fundamentais da liberdade, só se coaduna com a segunda, devendo o agente jurídico buscar a racionalidade conteudística, sem se contentar, meramente, com sua validade formal. **Destarte, a lei pode presumir fatos ou a culpabilidade, pelo que, conseqüentemente, não tem o poder de presumir um efeito inerente à mera conduta infratora do preceito legal. Interessante notarmos que, não existindo a necessidade de demonstração pelo agente público da concretude ou da idoneidade do perigo causado pela conduta, em relação ao bem jurídico, há flagrante contradição com o princípio do estado de inocência, pois este exige do acusador a comprovação legal da culpabilidade.**

Portanto, a lei não pode ser utilizada como poderoso e temível instrumento de coerção, de forma desproporcional e desarrazoada. Assim como o direito penal, a idéia de se garantir o cumprimento das normas através da banal criminalização de condutas que não traduzam perigo concreto a um bem jurídico deve ser combatida.

Tal idéia está arraigada na produção legislativa deste país, contudo não pode comandar a construção de um sistema jurídico que se quer democrático, no qual

¹⁹² Ibid.

o princípio da lesividade não pode ser jamais desconsiderado ou traduzido em mirabolantes atividades hermenêuticas como mera presunção. (grifo do autor)

Tal lei deve ser condenada por sua natureza injusta, visto que as pessoas estão sendo punidas não pela direção perigosa ou por dar causa a acidentes, mas sim por apenas possuir qualquer concentração de álcool no sangue, mesmo sendo totalmente plausível possuir tal substância em seu organismo e não dar causa a nenhum acidente ou sem estar com sua capacidade psicomotora comprometida. É fato que a maioria das pessoas que consomem bebida alcoólica não causam acidentes e por causa de alguns irresponsáveis abusarem dessa liberdade que possuíam virou motivo para ser retirada de todos os demais que não abusam do álcool e não causam acidentes.¹⁹³ O correto seria a punição do condutor que esteja demonstrando por meio de atos concretos a condução do veículo de uma forma ameaçadora, e não ser punido com base em probabilidades estatísticas. No entanto, o que a “nova lei seca” cria é uma punição antes do acontecimento do crime, antecipando algo que pode nem vir a acontecer.

Em entrevista, um dos conselheiros do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA), Dr. Rogério Fernando Raffarello,¹⁹⁴ quando questionado sobre a possível eficácia da Lei nº 12.760/2012, esclareceu¹⁹⁵ seu ceticismo quanto a real eficácia no médio e longo prazo das alterações legislativas:

Em primeiro lugar, é de se ver que ambas as leis foram feitas apressadamente, no calor de fatos determinados e índices de acidentes em épocas específicas, que tiveram grande repercussão midiática... invariavelmente, leis penais feitas com pressa acabam apresentando problemas sérios, e isso aconteceu nitidamente com a Lei 11.705/08, cuja aplicação no Judiciário se revelou difícil ante suas inconstitucionalidades, e o resultado foi que o legislador tornou o crime de embriaguez ao volante muito mais difícil de ser provado do que na redação anterior, que a meu ver era bastante adequada, e já tinha pena suficientemente elevada - tanto que não foi modificada.

De outra parte, **uma mera alteração legislativa acaba sendo apenas um símbolo, um instrumento de propaganda dos poderes Executivo e Legislativo, que o utilizam para comunicar à sociedade que estão preocupados e que estariam trabalhando para reduzir os terríveis números de acidentes com vítimas no trânsito brasileiro, quando, em verdade, apenas lavaram as mãos diante da necessidade - muito mais premente e tendencialmente eficaz, porém muito mais trabalhosa - de se implantarem políticas públicas de prevenção, de educação**

¹⁹³ HILLBRECHT, op. cit., p. 11.

¹⁹⁴ Advogado. Mestre em direito penal e criminologia pela Universidade de São Paulo (USP). Especialista em direito penal pela Universidade de Salamanca. Pós-graduado em direito penal econômico e europeu pela Universidade de Coimbra. Conselheiro deliberativo do CISA.

¹⁹⁵ CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). **Entrevista com Dr. Rogério Fernando Taffarello**. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/3854/entrevista-com-dr-rogerio-fernando-taffarello.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

para o trânsito, de engenharia de trânsito, e mesmo de manutenção de ruas, avenidas e estradas, de sinalização, etc., que certamente teriam resultados melhores.

É claro que ambas as leis, logo após aprovadas, tiveram impacto na diminuição de acidentes, mas isso não se deveu exatamente às mudanças legislativas, mas sobretudo aos esforços de fiscalização que vieram junto com a propaganda das "leis secas" então recém-aprovadas; meses depois, os índices de acidentes voltaram a crescer, à medida que a fiscalização se reduziu. (grifo do autor)

O Dr. Rogério Fernando Raffarello conclui seu raciocínio colocando que não se pode recrudescer a legislação ano a ano *ad infinitum*, já que a frequência na alteração de leis significa falta de boa política e próprio direito penal não admite uma situação dessas pelo perigo de se chegar a penalizar mais severamente o condutor que tomou algumas cervejas do que um assaltante ou homicida.¹⁹⁶

3.2.1. Artigos 165 e 306: crimes de perigo concreto ou de perigo abstrato?

É comum o repúdio aos crimes de perigo abstrato, uma vez que “eles trazem consigo o risco de um indevido agigantamento do Direito Penal, provocado por uma terrível pretensão de controle social milimétrico que tolhe a liberdade e a dignidade humanas”. Esse seria o principal motivo de alguns autores não admitirem a tese dos crimes de perigo abstrato, defendendo que sempre há a necessidade do perigo concreto estar presente.¹⁹⁷

Os crimes de perigo abstrato, ou de mera conduta, são crimes que não exigem a lesão do bem jurídico e nem um risco real e concreto de perigo do mesmo. Para tais crimes, apenas com certo comportamento ou conduta do indivíduo já há cometimento do delito, entendendo que o perigo já esteja presumido, não havendo necessidade do resultado específico como elemento expresso do injusto ou a colocação do bem jurídico em risco real ou concreto. Em virtude da exposição ao perigo e violência as quais os indivíduos estão suscetíveis, o crime de perigo abstrato resulta de uma prevenção do poder do Estado em proteger a sociedade, principalmente quando considera como criminosas certas condutas que não produzem resultados materiais, na maioria das vezes, e que só representam uma possibilidade de “concretização de resultados naturalísticos, demonstrando na verdade um perigo possível de ofensa a um bem juridicamente tutelado, tal ação acaba por gerar debates sobre a possível

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ CABETTE, op. cit., p. 46.

afronta ao princípio constitucional da ofensividade”.¹⁹⁸ Pierpaolo Cruz Bottini tece breve comentário sobre os crimes de perigo abstrato:¹⁹⁹

se, por um lado, a criminalização de meras condutas permitiria a antecipação da tutela penal e uma tutela mais eficiente dos interesses sociais, por outro, isso se faz mediante a extrapolação de limites historicamente construídos para fazer frente à arbitrariedade estatal. Dessa forma, faz-se preciso buscar critérios mais consistentes para a legitimação desses delitos dentro do sistema constitucional vigente, que configurariam ao injusto um caráter solene e digno de receber a sanção penal. (grifo do autor)

Existe a possibilidade de que o legislador preveja normas penais que deduzam sobre uma conduta costumeiramente perigosa segundo um juízo de probabilidade estatística. Nestes casos, Leonardo Schmitt de Bem alude que a doutrina denomina de “condutas de massa nas quais é exigida uma padronização de comportamentos para evitar a realização tipicamente penal, como nos setores de risco, no qual o trânsito viário estaria incluso”,²⁰⁰ inserindo-se o crime de embriaguez ao volante. Todavia, eles contestam esse ponto.²⁰¹

poderia falar de ‘padronização de comportamentos’ se o CTB previsse uma taxa de concentração etílica no organismo humano que, desconsiderando todos os outros fatores concorrentes, a partir dela fosse possível afirmar sem qualquer dúvida que o álcool influencia indiscutivelmente na condução do veículo por qualquer pessoa.

O assunto mostra-se tão pertinente que entre 07 e 14 de maio de 2012 ocorreu a audiência convocada pelo Ministro Luiz Fux para subsidiar o julgamento da ADIN 4103, objetivando obter “dados técnicos que escapam ao conhecimento puramente jurídico” e o “esclarecimento sobre os efeitos do álcool e qual dosagem efetivamente retira aptidão da percepção na condução de veículos”.²⁰²

¹⁹⁸ PEREIRA, Antonio José Lima. Crimes abstratos face ao princípio da ofensividade. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIII, n. 74, mar 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7511>. Acesso em 28 jul 2015.

¹⁹⁹ BOTTINI, 2007 apud GOMES; BEM, op. cit., p. 40.

²⁰⁰ GOMES; BEM, op. cit., p. 46.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=206424>>. Acesso em: 07 set. 2015.

No campo do Direito Penal judicial “não obstante tenha o legislador presumido irrefragavelmente o perigo, porque sua possibilidade é grande, próxima ou provável, deixar de considerar os casos em que excepcionalmente o perigo não existe”.²⁰³

Analisando o caput dos artigos 165 e 306 do CTB, nota-se uma diferença na conduta do motorista para que seja responsabilizado em um ou outro. Como não há nenhuma referência quantitativa no tipo penal do caput dos referidos artigos, faz-se imprescindível tratá-los conforme seus elementos normativos do tipo. Vê-se que tanto na “capacidade psicomotora alterada” (art. 306) quanto na “influência de álcool” (art. 165), deve-se evidenciar certos sinais visíveis como: “fala desconexa, exalação de hálito etílico, excitação e torpor, voz embargada, olhos avermelhados, andar cambaleante, inconstância no modo de dirigir, avanços a sinais fechados, direção à noite com os faróis apagados e outros”; devendo todos serem objetos de apreciação da norma executiva.²⁰⁴

Luiz Flávio Gomes, um dos defensores da tese sobre a exigência de um efetivo perigo para a punição da esfera penal de um indivíduo, esclarece seu ponto de vista:²⁰⁵

O que está previsto no novo artigo 306 é o perigo abstrato de perigosidade real, que exige a comprovação efetiva da alteração da capacidade psicomotora do agente assim como uma condução anormal (por exemplo, um zigue-zague, uma batida em outro veículo etc.), que é da essência do crime de dirigir sob a influência de substância psicoativa.

Fora disso, estamos diante de uma infração administrativa. O motorista não escapa, de forma alguma, pois vai responder por algo. Mas esse critério é muito mais justo, porque trata todos os motoristas igualmente. É o critério do caso concreto, competindo ao juiz a palavra final sobre o enquadramento do fato como infração administrativa ou como infração penal. (grifo do autor)

Verifica-se que a intenção do legislador, com a revisão dos artigos 165 e 306 do CTB, foi a de alcançar o maior número de punições:

O novo tipo penal (do artigo 306, CTB), na medida em que exige “capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”, claramente se distanciou dos dois modelos anteriores (de 1997 e de 2008).

²⁰³ Dias, 1995 apud GOMES; BEM, op. cit., p. 46.

²⁰⁴ PEREIRA, Jeferson Botelho. Nova Lei Seca: novas elementares típicas. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3465, 26 dez. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/23325>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

²⁰⁵ GOMES, Luiz Flávio. A nova Lei Seca deve ser interpretada literalmente. **Revista Consultor Jurídico**, 01 fev. 2013. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2013-fev-01/luiz-flavio-gomes-lei-seca-nao-sendo-interpretada-literalmente>>. Acesso em: 07 set. 2015.

[...] o novo tipo penal, em sua literalidade, nem exige comprovação de dano potencial concreto ‘a outrem’ (tal como ocorria em 1997), nem se contentou com a (mera) presunção da influência e da alteração da capacidade psicomotora a partir de uma certa quantidade de álcool por litro de sangue (6dg).

[...]As duas novas exigências formais contidas no art. 306 (alteração da capacidade psicomotora do agente por influência do álcool ou outra substância psicoativa) devem ficar devidamente comprovadas em juízo. Isso, no entanto, não significa perigo concreto determinado (com vítima certa).

O que o legislador contemplou no novo art. 306 é distinto do que constava dele em 2008, porém não deixa de ser uma forma bastante antecipada de tutela do bem jurídico.

[...]O novo art. 306 do CTB seguiu o caminho do perigo abstrato; porém, aí não se contemplou o chamado perigo abstrato puro ou presumido (tal como ocorria na redação de 2008), mas, sim, o perigo abstrato de perigosidade real, que tem equivalência dogmática com o perigo concreto indireto (ou indeterminado).²⁰⁶

Os magistrados têm o dever, na interpretação dos tipos penais, de analisar sobre qual bem jurídico (individual ou coletivo) estende-se a proteção penal delimitada pelo legislador.²⁰⁷

Grande parcela da doutrina e dos operadores do Direito defendem que o art. 306 tem o dever de proteger a segurança viária e a incolumidade pública, bens jurídicos supraindividuais de titularidade coletiva. Enquanto a outra parcela defende que o objetivo primordial do CTB é a segurança das pessoas no trânsito e que, para isso, deve-se priorizar ações que defendam a disponibilidade da vida, integridade física e do patrimônio da maior quantidade de pessoas possíveis, considerando estes como os verdadeiros bens jurídico-penais a serem tutelados.²⁰⁸

Acerca do objeto jurídico tutelado pelos artigos 165 e 306 do CTB, “o processo de idealização de bens jurídicos representa um retrocesso e, por isso, não deve prevalecer pelas seguintes razões”:²⁰⁹ 1) problema relacionado à essência de sua definição²¹⁰ no qual a proteção do bem jurídico não deve servir de pretexto para se expandir a pena, mas sim limitar o poder de punição estatal, sendo o motivo dessa proteção ao bem jurídico dever ser fundamentada em uma realidade (a vida, integridade física e patrimônio do maior número de pessoas possíveis) e não em uma base espiritual (segurança viária e incolumidade pública). Segundo Harro Otto,²¹¹ “o bem jurídico deve ser algo verdadeiramente real e subsistente”, devendo estar atrelado à proteção daqueles que participam de fato do tráfego urbano e não simplesmente o tráfego em

²⁰⁶ GOMES; BEM, op. cit., p. 113 e 114.

²⁰⁷ Ibid., p. 15.

²⁰⁸ MORENO ALCÁZAR, 2003 e VICENTE MARTÍNEZ, 2006 apud GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013, p. 18.

²⁰⁹ GOMES; BEM, op. cit., p. 18-20.

²¹⁰ HIRSCH, 2006 e GRECO, 2004 apud GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013, p. 18.

²¹¹ OTTO apud ANDRADE, 2004 apud GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013, p. 18.

si.²¹²; 2) os que defendem a “segurança viária” e “incolumidade pública” como verdadeiro bem jurídico coletivo²¹³ “antecipam a própria lesão ao objeto de proteção” configurando lesão à segurança viária qualquer ação de risco no trânsito, “afastando-se de eventual ofensa ao princípio da lesividade, pois esse seria atendido tratando-se de um delito de lesão”.²¹⁴ No entanto, Hans Hirsch acredita que os delitos de perigo são transformados em delitos de lesão “e a distância que realmente os separa da lesão do bem jurídico desaparece da vista em face da antecipação de lesão ao campo prévio, tendo por consequência desta tendência é a criação de ameaça penal não razoável e desajustada dentro da lei”.²¹⁵ Concluindo o assunto:²¹⁶

A incolumidade pública nada mais é do que um bem jurídico fictício, devendo a tutela penal recair sobre o sujeito individual ou seu patrimônio, contudo sobre um número indeterminado deles. O bem jurídico protegido, ademais, deve ser uma realidade distinta da finalidade legislativa, isto é, da intenção de alcançar o trânsito em condições seguras. Quanto mais é desrespeitado o princípio da segurança no trânsito, menos protegidos estão os bens jurídicos. Por isso, segundo Paolo Veneziani, o trânsito em condições seguras é apenas um ‘princípio geral claramente funcional’.

O direito de punir pressupõe que um bem jurídico é afetado, sendo elemento fundamental do crime a ofensa a um bem jurídico. Ao se saber qual o bem jurídico a ser tutelado, resta encontrar um meio de preservá-lo; por isso apoiados no princípio da ofensividade, os magistrados analisam as condutas ofensivas reduzindo o campo de incidência das ações humanas para àquelas que realmente ofendem o bem jurídico, ou seja, aquelas que possuem maior potencialidade lesiva. A partir disso, não se deve discutir qual seria o bem jurídico a ser tutelado, mas sim como protegê-lo, sendo o ponto onde acontecem as relações com os crimes de perigo concreto e perigo abstrato.²¹⁷

Pierpaolo Cruz Bottini, professor doutor de direito penal da Faculdade de Direito da USP, emite com clareza sua opinião sobre o tema:²¹⁸

²¹² ROXIN, 2009; SHUNEMANN, 2007 apud GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013, p. 18.

²¹³ Nesta linha encontram-se Damásio de Jesus e Fernando Capez.

²¹⁴ GOMES; BEM, op. cit., p. 19.

²¹⁵ HIRSCH, 2006 apud GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013, p. 20.

²¹⁶ GOMES; BEM, op. cit., p. 18.

²¹⁷ Ibid., p. 23 e 24.

²¹⁸ BOTTINI, Pierpaolo Cruz. Por novas regras sobre direção e álcool. **Folha de São Paulo**, Caderno Opinião, 26 dez. 2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/16886-por-novas-regras-sobre-direcao-e-alcool.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Para superar a questão, há quem sugira a imposição de penas para aquele que se recusar ao bafômetro ou ao exame de sangue, como multa ou prisão por desobediência.

Mas é no mínimo incoerente reconhecer a alguém o direito de não produzir prova contra si, e, ao mesmo tempo, penalizá-lo pelo exercício desse direito.

Isso não significa que as coisas devam ficar como estão. Parece adequada a proposta de alteração da lei que suprima a menção à quantidade de álcool no sangue do motorista, prevendo como crime o mero ato de "dirigir embriagado", desde que fique claro **que embriagado não significa o consumo de qualquer quantidade de álcool, mas apenas aquela que afete os reflexos necessários para uma direção segura.**

[...]é possível a implementação de uma política de prevenção de acidentes e repressão de imprudências que não abdique do direito penal, mas também não o transforme em instrumento banal, aplicado na mesma intensidade para todo e qualquer motorista, independente do risco criado. (grifo do autor)

Conforme um Estado Democrático de Direito e seus princípios constitucionais, o Direito Penal brasileiro se estabelece como um instrumento de proteção aos bens jurídicos, não sendo aceitável que o Estado o utilize como simples ferramenta punitiva e coercitiva. Deve-se recorrer ao Direito Penal quando não há outra maneira de coibir condutas ilícitas praticadas pelo indivíduo, ou seja, “só deve intervir em situações excepcionais quando todos os instrumentos jurídicos e extrajurídicos se mostrarem ineficazes para o enfrentamento de dado problema”,²¹⁹ sendo a ultima ratio; pois “quando não usado para este fim, o Direito Penal acaba por se maximizar, adotando postura em que qualquer conduta assume caráter lesivo”.²²⁰ Roxin tece, com grande sabedoria, seu entendimento sobre o assunto:²²¹

A proteção de bens jurídicos não se realiza só mediante o Direito Penal, sendo que nessa missão cooperam todo o instrumento do ordenamento jurídico. O Direito Penal é, inclusive, a última dentre todas as medidas protetoras que devem ser consideradas, **quer dizer que somente se pode intervir quando falhem outros meios de solução social do problema – como a ação civil, os regulamentos de polícia, as sanções não penais etc.** Por isso se denomina a pena como a ‘ultima ratio da política social’ – e se define sua missão como **proteção subsidiária de bens jurídicos.** (grifo do autor)

Diante da abordagem do perigo abstrato relacionada aos artigos 165 e 306 do CTB e a violação de princípios constitucionais, faz-se imprescindível analisar alguns pontos já comentados neste trabalho.

²¹⁹ CAVALCANTI, op. cit.

²²⁰ PEREIRA, Antonio José Lima. Crimes abstratos face ao princípio da ofensividade. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIII, n. 74, mar 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7511>. Acesso em 28 jul 2015.

²²¹ ROXIN, 1997 apud CAVALCANTI, Roberto Flávio. Os disparates sócio-jurídicos da ‘lei seca’. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, n. 3820, 16 dez. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/26155>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

A mera ingestão de bebida alcoólica não indica que o condutor esteja sob o “efeito de álcool”.²²² Para alguém estar “sob efeito do álcool ou de substância psicoativa” requer que o indivíduo cometa certas atitudes típicas de pessoas que estão sob os efeitos que tal substância causa. Conforme já discutido no primeiro capítulo sobre os efeitos do álcool no organismo e na condução do motorista, as reações ao álcool são diferentes entre as pessoas e, até na mesma pessoa, essa reação é distinta em dias diferentes. A “tolerância ao álcool” é o termo no qual a “ingestão de tal substância não lhes traz alterações no metabolismo, apontando, então, para a ausência de efeitos, uma vez que as células, efetivamente, adquirem ou podem adquirir a capacidade de funcionar de forma mais eficaz quando da presença de álcool”.²²³ Passagli²²⁴ discorre de maneira ímpar sobre o assunto em questão:

O álcool é metabolizado no organismo a uma velocidade em torno de 0,2 gramas por quilo peso por hora. É importante saber que a embriaguez vai depender da quantidade de álcool ingerida bem como do fato de a pessoa estar em jejum ou não. A presença de alimentos no estômago retarda a absorção e ainda a velocidade da ingestão. Dada a frequência com que as pessoas se excedem na bebida, a pergunta a ser feita é: **quais as consequências da embriaguez?** A resposta é muito abrangente: **de praticamente nenhuma, até as mais graves. Isso porque elas vão depender do estado emocional no momento em que se bebe, das expectativas em relação à bebida e da situação em que o beber ocorre.** (grifo do autor)

Agora, com uma bagagem jurídica maior sobre o tema, vê-se que não há como criar uma norma genérica ou presumir culpa a todos os condutores de veículos que atingirem algum nível específico de CAS, pois estaríamos “aplicando, de forma extensiva, regramento que está em absoluta desconformidade com a Constituição Federal”,²²⁵ uma vez que esta, em seu art. 5º, LVII, determina que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”. Diante disso, Benfica e Vaz²²⁶ ponderam:

Graus de embriaguez. Esta classificação dependerá não somente do teor de álcool no sangue, mas principalmente do grau de tolerância individual. **A tolerância, por sua**

²²² Neste sentido: LOPES, Carlos Benedetti. Embriaguez ao volante e prisão em flagrante. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 19, n. 4128, 20 out. 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/30385>>. Acesso em: 1 set. 2015.

²²³ RECH, op. cit.

²²⁴ PASSAGLI, 2008, apud RECH, Juares. Aspectos principiológico-constitucionais e a Lei Seca. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XII, n. 66, jul 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6161>. Acesso em 27 jul 2015.

²²⁵ Ibid.

²²⁶ BENFICA E VAZ, 2003 apud RECH, Juares. Aspectos principiológico-constitucionais e a Lei Seca. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XII, n. 66, jul 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6161>. Acesso em 27 jul 2015.

vez, depende de muitos fatores, tais como idade, peso, nutrição, estados patológicos associados e habitualidade. Logo, o grau de embriaguez não guarda uma relação direta com a quantidade de droga utilizada. Dependendo destas condições teremos: 1) embriaguez completa: torna o indivíduo inteiramente incapaz de entender o caráter criminoso de suas atitudes; 2) embriaguez incompleta: torna o indivíduo parcialmente incapaz de entender o caráter criminoso de suas atitudes. [...] Para caracterização da embriaguez como contravenção penal, faz-se necessário: a) o estado de embriaguez; b) causar escândalo ou pôr em perigo a segurança própria ou alheia; c) em público. A embriaguez por si só não é punível. [...] Não existe uma regra fixa para afirmar qual a espécie ou quantidade de bebida que origina um teor determinado de álcool no sangue.” “[...] Salientamos que, com essa nova redação, a concentração de álcool apresentada pelo indivíduo, isoladamente, não é suficiente para determinar o estado de embriaguez alcoólica. (grifo do autor)

Sem o critério quantitativo, como seria possível distinguir a infração administrativa do crime de trânsito?

Sem o critério quantitativo, resta apenas o qualitativo. O ideal seria a necessidade de utilização dos dois critérios, no entanto a lei não o fez dessa maneira. Analisando os dois artigos, administrativamente poderia ser caracterizada a infração sem haver a necessidade de expor perigo a algum bem jurídico, bastando apenas a conduta de estar dirigindo um veículo automotor sob a influência de álcool ou substância psicoativa, o que seria similar a possuir “capacidade psicomotora alterada” em virtude da substância utilizada, presumindo certo perigo passível de punição na seara administrativa, ou seja um perigo abstrato. Enquanto no crime de trânsito seria necessário a ingestão de álcool ou o uso da substância psicoativa influenciar na direção do condutor, fazendo com que ele cometa alguma direção anormal que exponha a potencial perigo algum dos bem jurídicos tutelados (vida, integridade física ou do patrimônio).²²⁷ Existem decisões que foram proferidas nesse sentido, sendo um exemplo disso, a decisão dos desembargadores da 3ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul.²²⁸

APELAÇÃO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA. LEI 12.760/12. RETROATIVIDADE. Com a alteração do artigo 306 da Lei 9503/97 pela Lei 12.760/12, foi inserida no tipo penal uma nova elementar normativa: a alteração da capacidade psicomotora. Conforme a atual redação do dispositivo penal constitui conduta típica a condução do veículo com a capacidade psicomotora alterada (caput) em razão da concentração de álcool por litro de sangue superior a 6 decigramas (§ 1º, I) ou em razão do consumo de substâncias psicoativas (§ 1º, II). **Assim, a adequação típica da conduta, agora, depende não apenas da constatação da embriaguez (seis dg de álcool por litro de sangue), mas, também, da comprovação da alteração da capacidade psicomotora pelos meios de prova admitidos em direito.** Aplicação retroativa da Lei 12.760/12

²²⁷ GOMES; BEM, op. cit., p. 87.

²²⁸ TREZZI, Humberto. Nova brecha na Lei Seca. **Zero Hora**. Reportagem Especial, 15 jul. 2013. Disponível em: < <http://cisa.org.br/artigo/3215/nova-brecha-na-lei-seca.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ao caso concreto, pois mais benéfica ao acusado. Ausência de provas da alteração da capacidade psicomotora, notadamente em razão do depoimento do policial responsável pela abordagem, que afirmou que o réu conduzia a motocicleta normalmente. Absolvição decretada. RECURSO PROVIDO. ABSOLVIÇÃO DECRETADA. (grifo do autor)

(Apelação Crime Nº 70051305852, Terceira Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Nereu José Giacomolli, Julgado em 09/05/2013)

Diógenes Vicente Hassan Ribeiro, um dos três magistrados que absolveram o motociclista no julgado acima, explica que isso não é uma brecha na lei e nem quer dizer que os motoristas serão absolvidos ou que os juízes estão protegendo motoristas irresponsáveis, mas que as análises devem ser feitas caso a caso, como num outro episódio examinado pelo TJ-RS no qual “um cidadão que bateu em vários carros e o etilômetro constatou que tinha ingerido quantia de álcool superior à permitida. Ora, foi mantida a condenação, porque as colisões em sequência indicavam que sua capacidade psicomotora estava alterada”.²²⁹

Entre os meses de janeiro de 2006 e março de 2008, foi realizada a “Pesquisa Nacional do Beber e Dirigir” com o objetivo de fazer um levantamento sobre a frequência da combinação entre beber e dirigir e o comportamento dos motoristas no trânsito. A pesquisa foi dividida em duas fases: resposta a um questionário e a aplicação do bafômetro.²³⁰ O resultado desta pesquisa revelou que “boa parte dos casos positivos para o álcool nos bafômetros não houve correspondência entre a avaliação dos entrevistadores e os índices do bafômetro”, ou seja, os entrevistadores que foram treinados para identificar motoristas alcoolizados “não conseguiram encontrar sinais de intoxicação na grande maioria dos motoristas flagrados pelos bafômetros como casos positivos de álcool no sangue acima dos limites permitidos pela lei”. Em apenas 29,7% dos motoristas altamente positivados para o álcool houve percepção de sinais óbvios de intoxicação.²³¹ Essa análise permite inferir que em 70% das pessoas entrevistadas que estavam acima do índice permitido por lei, o entrevistador treinado não conseguiu identificar sinais de intoxicação, rebatendo a imposição desse índice de 6dg de álcool por litro de sangue ou 0,34mg de álcool por litro de ar alveolar.

Não há outra forma de distinguir a infração do crime e trânsito sem equiparar as frases “sob influência” com a “capacidade psicomotora alterada”, pois se o condutor possui hálito etílico, mas ingeriu quantidade insignificante, ou mesmo significativa, mas em virtude de sua tolerância não se nota a suposta “influência do álcool”, não há que se falar em infração

²²⁹ Ibid.

²³⁰ DUALIBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 43 e 44.

²³¹ Ibid., p. 69.

administrativa, muito menos em crime de trânsito, já que “não se pode estar sob influência de algo que ninguém consegue perceber”.²³²

Há grande importância na distinção qualitativa entre a infração administrativa e o crime de trânsito.²³³

Porém, é dever reforçar que **entre ambas as infrações há uma diferença qualitativa, e não quantitativa. Logo, para distingui-las é forçoso considerar somente a natureza do perigo ao bem jurídico: presumido abstratamente na esfera administrativa e com potencial perigo no campo penal.** Isso significa que a infração penal concentra maior intensidade na conduta proibida, pois não se deve ignorar que **a ilicitude penal requer um *plus* que não se verifica na ilicitude administrativa: a entrada dos bens jurídicos protegidos no raio do potencial perigo da conduta.** É preciso preservar, assim, a coerência lógico-sistemática e valorativa do ordenamento jurídico [...], pois **sem se valer dessa diferença haverá gritante ofensa ao princípio do *ne bis in idem*.**

No processo de interpretação, portanto, a desconsideração deste critério diferenciador implicará na equiparação entre as infrações. Essa intenção do Poder Executivo (art.7º, §1º da Resolução n. 432/2013) deve ser corrigida pelo Poder Judiciário. **E caso o magistrado adote essa equiparação, punindo a agente pelo delito do art. 306 do Código de Trânsito, incorrerá em novo equívoco desde o recebimento da denúncia, pois deixará de aplicar o princípio da proporcionalidade, pois, se ambas as infrações são idênticas, a sanção imposta deverá preservar a interferência menos gravosa na liberdade do agente.** Logo, far-se-á imperiosa a incidência da **punição administrativa.** (grifo do autor)

Faz-se imprescindível tal distinção pois, do contrário, estar-se-ia punindo o condutor duas vezes pela mesma conduta. Quando há tipificação de duas infrações pelo legislador, é sinal que deseja a punição do condutor pelas duas esferas, administrativa e penal, vide art. 7º, §1º, da Resolução nº 432/2013 do Contran que dispõe expressamente que a ocorrência do crime do caput do art. 306 não exclui a aplicação do disposto no art. 165, CTB.²³⁴ Todavia, deve-se reforçar que entre as infrações existe uma diferença qualitativa e não quantitativa, portanto para distingui-las necessita-se considerar a natureza do perigo gerado ao bem jurídico: “presumindo abstratamente na esfera administrativa e com potencial perigo no campo penal”.²³⁵

Por fim, após todos os temas abordados, pode-se dizer que apenas o critério quantitativo não seria suficiente para demonstrar a alteração da capacidade psicomotora do motorista, muito

²³² NUCCI, Guilherme de Souza. A presunção de Inocência e a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 4 ago. 2008. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/a-presuncao-de-inocencia-e-a-lei-seca/2136>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²³³ GOMES; BEM, op. cit., p. 88.

²³⁴ Ibid., p.87.

²³⁵ Ibid., p.88.

menos para constatar o risco de perigo a algum bem jurídico que esteja sendo tutelado, assim como bem aponta o médico e professor Genival Veloso de França:²³⁶

Hoje, mais do que nunca, exige-se uma avaliação através do sistema biopsicológico que **exige um liame ou uma conexão entre a causa e o efeito, ou seja, que o indivíduo esteja conduzindo o veículo num estado tal que venha se caracterizar como perigoso pela influência do álcool.**

Este pensamento não se concilia com percentuais genericamente atribuídos a todos os indivíduos, como se todos eles tivessem uma mesma forma de reagir e a mesma velocidade de se embriagar. Por isso se diz com justa razão que as chamadas Tabelas de Grau de Embriaguez são destituídas de qualquer critério científico mais sério.

Salvo exceções, as perturbações produzidas pelo uso excessivo de álcool estão mais em razão direta da tolerância individual do que da quantidade de bebida ingerida.

Em face de tais situações, fácil é admitir-se o direito de presunção de inocência destes condutores de veículo quando dirigem com taxas mais elevadas de alcoolemia, mas que não apresentam clinicamente qualquer manifestação que provem sua periculosidade ao volante.

Entender que a prova da alcoolemia tem apenas o caráter subsidiário e presuntivo no exame de embriaguez. (grifo do autor)

No mesmo sentido esclarece o médico legista e ex-diretor do IML-RJ Roger Ancillotti:²³⁷

[...]a melhor maneira de verificarmos se um indivíduo está embriagado é este último exame (exame clínico), que utilizando-se de parâmetros sócio-clínico-neuropsíquicos, analisam-se hálito, postura, equilíbrio, escrita, articulação de palavras, atitudes, gestos, higiene pessoal e etc.

O exame de alcoolemia, é um elemento importante, não pode ser considerado definitivo, por não levar em conta inicialmente a tolerância individual ao álcool. Como depreende-se, tolerância refere-se à capacidade de resistência aos efeitos das drogas, **podendo o indivíduo suportar/ingerir uma substância sem ser afetado por ela, variando de pessoa para pessoa.**

Por exemplo, um bebedor inveterado pode estar com taxas de alcoolemia bem maiores, do que uma adolescente que experimentou uma cerveja ou "ice" pela primeira vez, estando esta última bêbada e o primeiro suficientemente sóbrio. Não podendo ser considerado um valor determinístico, à luz da ciência.

O exame com o bafômetro é espécie de inspeção de "alcoolemia", possuindo como restrições:

A) **Medir apenas o teor alcoólico ao longo do aparelho respiratório** (pulmões, traquéia, laringe faringe e boca) **no ar expirado, e não da corrente sanguínea.**
B) **A possibilidade do falso positivo**, pois determina a concentração de um dos metabólitos do álcool (corpos cetônicos), que podem ser via de regra, produzidos em prolongado jejum, dietas específicas e diabéticos metabolicamente descompensados.

²³⁶ FRANÇA, Genival Veloso de. **Considerações em torno da perícia da embriaguez e da alcoolemia.** Disponível em: <<http://www.medicinalegal.blogspot.com.br/2008/02/consideraes-em-torno-da-percia-da.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²³⁷ ANCILLOTTI, Roger. Considerações Médico-Legais sobre a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 16 jul. 2009. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/artigos/consideracoes-medico-legais-sobre-a-lei-seca/4420>>. Acesso em: 07 set. 2015.

C) Por último, **em razão da tolerância que é personalíssima, pode gerar equívocos. Concluimos, que o exame do etilômetro, só é válido como triagem**, ou seja, indivíduos "reprovados" devem ser em caso de fundada suspeita, ser submetidos ao exame clínico.

[...]a submissão do indivíduo ao exame do bafômetro, deverá unicamente funcionar como exame preliminar. (grifo do autor)

Ao encontro desse entendimento, já existem tribunais decidindo a favor do caráter subsidiário do bafômetro, demonstrando que o resultado positivo do teste não significa que o condutor responderá pelo crime de trânsito. Na interpretação dos magistrados que aderem a essa tese “não basta ser flagrado com nível de álcool no sangue acima do permitido, é preciso também ter perdido os reflexos, ou seja, a ‘capacidade motora’ para dirigir”.²³⁸ Abaixo seguem alguns julgados que adotam a tese da subsidiariedade do teste quantitativo (bafômetro) como meio de prova:²³⁹

APELAÇÃO CRIMINAL - INSURGÊNCIA CONTRA SENTENÇA QUE CONDENOU O RÉU PELA PRÁTICA DO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE - AUTORIA E MATERIALIDADE INQUESTIONÁVEIS - ALEGAÇÃO DE IMPRESTABILIDADE DO TESTE COM O BAFÔMETRO DESCABIDA - PROVA DOS AUTOS QUE DEMONSTRA, INDEPENDENTEMENTE DO TESTE DE BAFÔMETRO TER SIDO POSITIVO, QUE O RÉU ESTAVA COM A CAPACIDADE PSICOMOTORA ALTERADA EM RAZÃO DA INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL - DELITO PRATICADO NA VIGÊNCIA DA REDAÇÃO DO ARTIGO 306 DO CTB DADA PELA LEI Nº 12.760/2012 - O PRÓPRIO RÉU ADMITIU TER INGERIDO BEBIDA ALCOÓLICA ANTES DE ASSUMIR A DIREÇÃO DO VEÍCULO - DEPOIMENTOS DOS POLICIAIS QUE FIZERAM A ABORDAGEM COMPROVAM QUE O RÉU DIRIGIA EM ‘ZIG-ZAG’ PELA VIA PÚBLICA - CONDENAÇÃO CORRETA MANTIDA PELOS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. RECURSO DESPROVIDO
(TJPR - 2ª C. Criminal - AC - 1282500-2 - Guaratuba - Rel.: Roberto De Vicente - Unânime - - J. 25.06.2015)

Penal - CTB - Processual Penal - Apelação Criminal - Art. 306, CTB - Art. 329, CPB - Absolvição do crime de Embriaguez ao volante por não restar demonstrado o real perigo à sociedade - Responsabilidade Penal Objetiva repudiada pelo Direito Penal brasileiro - Crime de Desacato - mantida condenação na íntegra - Apelo parcialmente provido - maioria de votos. 1) Embriaguez ao volante só deve ser acolhida se devidamente comprovado o real e concreto perigo à sociedade. Responsabilidade objetiva repudiada no Direito Penal brasileiro, haja vista que o resultado do etilômetro foi que baseou a decisão condenatória. 2) Crime de desacato comprovado. Mantida a condenação na sua integralidade. 3) Apelo parcialmente provido por maioria de votos.
(TJ-PE - APL: 3450344 PE, Relator: Odilon de Oliveira Neto, Data de Julgamento: 06/01/2015, 1ª Câmara Criminal, Data de Publicação: 06/03/2015)

²³⁸ D'AGOSTINO, Rosanne. Com nova lei seca, juízes absolvem motoristas flagrados no bafômetro. **G1**, 14 abr. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2014/04/com-nova-lei-seca-juizes-absolvem-motoristas-flagrados-no-bafometro.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²³⁹ No mesmo sentido: TJ-RJ - APL: 00107569620108190007 RJ, Sétima Câmara Criminal, Relator: Des. Maria Angélica Guimarães Guerra Gyedes, j. 19/08/2014.

O desembargador Diógenes Vicente Hassan Ribeiro, em voto da apelação criminal nº 70054859103 – RS, tece com sabedoria ensinamentos sobre o tema:

Considerando os dispositivos e princípios acima aludidos (legalidade e irretroatividade da lei penal), basilares da democracia, os quais somente permitem uma condenação **por fato criminoso previamente previsto em lei**, a hipótese dos autos impossibilita qualquer espécie de condenação.

Desse panorama decorre que a conduta pela qual o réu foi denunciado não mais é crime e tampouco pode ser abrangida pelo novel tipo penal de embriaguez ao volante, pois conduzir veículo automotor **com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas** é completamente diferente de conduzir veículo automotor **com capacidade psicomotora alterada**.

[...]E, **no caso concreto, a lei nova criminalizou uma conduta antes atípica** (conduzir veículo automotor *com capacidade psicomotora alterada*) **e tornou atípica uma conduta antes criminosa** (conduzir veículo automotor *com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas*).

[...]Nesses termos, **o que antes era crime, hoje é meio de prova para demonstração de um crime**. E, no ponto, calha salientar que não se pode admitir, em Direito Penal, mormente em um Estado Democrático de Direito, que se admita qualquer espécie de prova tarifada. Presumir que a “*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*” equivale a “*capacidade psicomotora alterada*” é equivocado e intolerável, pois fere o princípio da legalidade.

[...]A redação do tipo penal é clara. Capacidade psicomotora alterada é capacidade psicomotora alterada e isso que deve ser demonstrado, por todos os meios de prova, de forma segura e inequívoca, não havendo falar em presunção e tarificação da prova (etilômetro ou exame de sangue).

Logo, absolvo o réu por atipicidade da conduta.

(TJ-RS – AC nº 70054859103 – RS, Terceira Câmara Criminal, Relator: Diógenes Vicente Hassan Ribeiro, j. 13/03/2014)

Após toda a abordagem feita sobre alguns dos temas controvertidos contidos na lei seca, nota-se a complexidade da situação, não bastando apenas a instituição de uma lei para se atinja a redução do número de mortes no trânsito, mas também a tomada de outras providências por parte do Estado como educação, melhoria na engenharia viária, transporte público e fiscalização eficiente. No entanto, “essas atividades não são tão fáceis quanto a mudança de um artigo de lei e nem agrada tanto a sociedade brasileira que é, cada vez mais, autoritária em questões criminais. Apesar do deslumbramento social, há mais simbolismo do que inteligência na ‘nova lei seca’”.²⁴⁰

3.3. Poder delegado aos agentes de trânsito após a instituição da Lei nº 12.760/2012

²⁴⁰ BELO, Warley. O Simbolismo da "Nova Lei Seca". **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF: 16 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.43000&seo=1>>. Acesso em: 28 jul. 2015.

O novo §2º do art. 277 do CTB²⁴¹ trata dos meios probatórios que podem constatar a embriaguez do condutor e, ao observar sua redação, nota-se o poder delegado aos agentes de trânsito. O agente de trânsito possui fé pública, e o que ele escrever no auto de constatação é tido como verdade até prova em contrário, ônus que recairá sobre o condutor.

No Brasil, assim como não é difícil encontrar pessoas que bebem e dirigem, também não precisa procurar muito para saber de casos de corrupção dentro das instituições e corporações brasileiras. A polícia militar e agentes de trânsito não fogem desse infeliz quadro. Eles são seres humanos suscetíveis a falhas assim como todos somos, no entanto o poder e arbitrariedade transferido à sua função, com o advento da lei seca, é extremamente passível de crítica. Da mesma forma que o humor, questões pessoais, pré-julgamentos, dentre outros fatores são capazes de prejudicar nosso julgamento no dia-a-dia, isso também acontece com os agentes de trânsito, só que a situação deles é extremamente delicada, pois um erro em seu julgamento ou um simples pré-conceito, fato que não é difícil de acontecer, pode imputar um crime a um indivíduo, ou no mínimo causar-lhe transtornos desnecessários.

O agente de trânsito pode muito bem aplicar ou não infração administrativa (perda de 7 pontos, multa de R\$1.915,40, suspensão da CNH, recolhimento da habilitação e retenção do veículo) a um indivíduo que se recusa a fazer o teste do bafômetro, colocando no auto de constatação os sinais de embriaguez que o condutor supostamente venha a apresentar, mesmo que ele não esteja exteriorizando nenhum deles, ato conhecido no meio jurídico como “má fé”. O que está autorizado por uma norma, não pode ser proibido por outra, todavia a Lei nº 12.760/2012 deu esse ‘poder’ ao agente de trânsito de atribuir ao condutor “medidas desmotivadas de abordagem, sem qualquer critério objetivo, realizadas indiscriminadamente”.²⁴² O desembargador Benedicto Abicair elucida sobre a questão com sábias palavras:²⁴³

Na hipótese, é ilegal, arbitrária e discriminatória, a forma de abordagem dos motoristas, por estar sendo violado o princípio da presunção da inocência. Ou seja, cidadão algum pode ter cerceado seu direito de exercer sua liberdade de locomoção, a menos que esteja cometendo flagrante delito, ou exista ordem judicial para sua privação do direito de ir e vir.

²⁴¹ Art.277, § 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. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

²⁴² ABCAIR, Benedicto. Abordagem só vale se motorista cometeu infração. **Revista Consultor Jurídico**, 21 jul. 2009. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-jul-21/inconcebivel-abordagem-criterio-ver-motorista-bebado>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁴³ Ibid.

Autoridades competentes e seus agentes não podem presumir que condutores de veículos, que não tenham praticado qualquer infração no trânsito, estejam alcoolizados. A abordagem deve ocorrer quando constatada prática de ilicitude.

[...]Inconcebível, sob o ponto de vista legal, são as medidas desmotivadas de abordagem, sem qualquer critério objetivo, mas, ao contrário, realizadas indiscriminadamente. Resta, ainda, destacar, que a fiscalização deve ser aplicada a todos que cometam infrações no trânsito, para, então, ser possível levantar suspeitas sobre motoristas alcoolizados, pois são muitos os que sóbrios são mais perigosos que alguns com pequena dosagem de álcool no sangue.

O objetivo de qualquer legislação não é punir, mas, sempre, disciplinar, educar e vedar a prática de atos danosos à sociedade. Agindo dentro da legalidade, sem suspeitas sobre fins políticos ou escusos de medidas fiscalizadoras, ter-se-á, com certeza, a preocupação dos motoristas em cumprirem as regras de trânsito, evitando a ingestão de bebidas alcoólicas ou ingerindo-as comedidamente, para não se sujeitarem aos transtornos policiais e judiciais. (grifo do autor)

Neste sentido, podemos citar alguns relatos, nos quais agentes de trânsito e funcionários que trabalham dentro dos órgãos julgadores das multas, que acabam dando margem à corrupção pelo advento da lei seca e sua atual redação:

1)O Serviço Reservado da Polícia Militar recebeu denúncias de um esquema de policiais dos batalhões da zona sul de São Paulo que compravam bafômetros para arrancar dinheiro dos condutores, como forma de chantagem para serem liberados. Além da Lei Seca possibilitar uma enorme arrecadação de multas para o Estado, facilita uma maior corrupção na polícia, através do suborno aos motoristas. É uma Lei claramente de fachada para reprimir ainda mais a população.²⁴⁴

2)O esquema desarticulado pela polícia e o Ministério Público, que terminou com a prisão de 89 pessoas por fraudes em vistorias no Detran do Rio de Janeiro, aponta que motoristas penalizados nas blitzes da Lei Seca tiveram a punição suspensa após recorrer à quadrilha. Como mostra reportagem exibida no **Fantástico**, mais de três mil motoristas pagaram propinas entre R\$ 50 e R\$ 1 mil para se livrarem das multas.

Depois de seis meses de investigação, a corregedoria do Detran e o Ministério Público descobriram como milhares de motoristas infratores simplesmente não eram punidos. Era como se a lei não existisse para eles. Veículos sem manutenção foram aprovados em vistorias fantasmas e multas da Lei Seca desapareceram misteriosamente do sistema.

As ligações telefônicas gravadas com autorização da Justiça mostram que as fraudes só eram possíveis porque havia envolvimento de funcionários do Departamento de Trânsito do estado do Rio (Detran). Despachantes e policiais também participavam do esquema. Com acesso ao sistema de monitoramento de informações de infrações de trânsito, a quadrilha alterava os registros dentro do Detran, mesmo quando não havia mais possibilidades de recursos. Criminosos conseguiam suspender as multas.²⁴⁵

3)Em coletiva na manhã desta segunda-feira (6), a Polícia Civil divulgou detalhes da operação que prendeu quatro funcionários do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco (Detran-PE). Eles alteravam os autos de infração das blitz da Lei Seca para que os motoristas conseguissem entrar com recursos e escapar das punições. O

²⁴⁴ PARTIDO DA CAUSA OPERÁRIA. **Denúncias acusam PM's por corrupção na Lei Seca.** Disponível em: < <http://www.pco.org.br/nacional/denuncias-acusam-pms-por-corrupcao-na-lei-seca/yss,y.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁴⁵ ESQUEMA de fraude no Detran retirava multa da Lei Seca de motoristas no RJ. **G1**, Rio de Janeiro, 20 out. 2013. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/10/esquema-de-fraude-no-detrn-retirava-multa-da-lei-seca-de-motoristas-no-rj.html>>. Cesso em: 07 set. 2015.

órgão desconfiou do grande número de rasuras e acionou o serviço de inteligência da polícia.

Para retirar a multa dos condutores, o grupo cobrava o mesmo valor referente à multa da lei seca, cerca de R\$ 2 mil, que podiam ser parcelados em até 10 vezes. Ao todo, 47 condutores se beneficiaram com a fraude. Eles serão ouvidos e podem responder pelo crime de corrupção ativa, com pena de até 12 anos de prisão. Os integrantes da quadrilha vão responder pelos crimes de corrupção passiva e associação criminosa e podem pegar até 15 anos de reclusão.²⁴⁶

4) Há pouco um grande amigo meu passou por situação semelhante. Teve seu carro parado em blitz e, seguindo preceito constitucional, recusou-se a realizar teste de bafômetro.

Sem pensar duas vezes, o agente realizou o auto de infração e, de forma bem visível, escreveu: “O CONDUTOR ESTÁ NITIDAMENTE EMBRIAGADO”. É claro que o amigo não assinou, mas dias depois chegou multa de quase R\$ 1.000 em sua casa.

Na hábil defesa, alegamos tudo, inclusive a grosseria do agente ao solicitar a documentação do meu amigo. Pasmem, a defesa foi totalmente indeferida, sem qualquer fundamentação. Ao final, dizia que se o meu amigo pagasse sem apresentar novo recurso, teria 20% (vinte por cento) de desconto na multa. A defesa do tempo de suspensão (12 (doze) meses) foi aceita e não houve punição quanto a isso.

Conclui-se, facilmente, que a intenção dos agentes, bem como dos que julgam as defesas, é simplesmente ganhar dinheiro, sem preocupar-se com a realidade dos fatos. Parece, ousado dizer, que existam, aqui ou ali, ordens superiores para que os agentes multem – façam o auto de infração – uma “vezinha ou outra”.

Os 20% (vinte por cento) de desconto dão estímulo ao cidadão para que desista de buscar seus reais direitos. Ora, como já sabido que o brasileiro é “meio preguiçoso”, o certo seria pagar antecipado e com desconto, assim as coisas se resolveriam facilmente. Mas não é assim!

[...] Em suma, e sendo bem sucinto, ainda estamos à mercê do humor diário dos agentes de trânsito.

Na verdade, e já concluindo, como sabemos que os agentes não serão substituídos, o que tem que ser feito é correr atrás do prejuízo, conforme ressalta, indiretamente, a essência da Lei. Assim, não passamos por eventuais constrangimentos, não gastamos com eventuais “favores” e, finalmente, por consequência, asseguramos que nossas carteiras - a de motorista e a de dinheiro - ficarão intactas.²⁴⁷

A transferência de tanta arbitrariedade para as mãos dos policiais acaba sendo apenas mais uma dificuldade legal para a venda de facilidades ilegais pelos agentes da lei.²⁴⁸ Essa prática do suborno cresce proporcionalmente a quantidade de novas regras criadas pelo governo, sendo tantas as hipóteses que colocam o motorista em uma situação ilegal que acaba saindo mais barato cometer um outro crime, “suborno”, para se livrar das infrações de trânsito.²⁴⁹ O governo brasileiro não costuma calcular impacto da edição de uma norma no

²⁴⁶ FUNCIONÁRIOS do Detran são presos por fraudar autos da Lei Seca. **TV JORNAL**, Recife, 06 jul. 2015. Disponível em: <<http://tvjornal.ne10.uol.com.br/noticia/ultimas/2015/07/06/funcionarios-do-detran-sao-presos-por-fraudar-autos-da-lei-seca-20075.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁴⁷ MENEZES, Tales Diego de. A inacabável polêmica da Lei Seca: Afinal, o agente de trânsito tem ou não poder para caracterizar, sem o uso de bafômetro, ou exame de sangue, as sanções judiciais ou administrativas? **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n. 67, ago 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6501>. Acesso em ago 2015.

²⁴⁸ HILLBRECHT, Ronald. **Comentários sobre a Lei Seca**, p. 12. Disponível em: <<http://www.ibradecbrasil.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Lei-Seca.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁴⁹ *Ibid.*, p. 12.

comportamento social da instituição ou órgão responsável pelo controle da eficácia da norma e do público-alvo, que neste caso é o aumento da corrupção.²⁵⁰

Esta é uma crítica legítima. O Brasil é um país reconhecidamente deficiente em termos de respeito às liberdades individuais e à segurança jurídica, para citar apenas dois itens que se enquadram no amplo conceito de “instituições de um país”. Assim, faz todo o sentido considerar que análises que medem impactos de incentivos (aumentos de preços, uso de bafômetro, etc) sem o estudo dos incentivos políticos sejam, no mínimo, incompletos. Afinal, é importante se pensar não apenas no que é visto (e.g. impactos no número de acidentes), mas também no que não é visto (e.g. os custos e benefícios dos formuladores de políticas públicas).

As imagens ou vídeos são provas mais imparciais, o que já não podemos dizer dos testemunhos dos policiais e das suas análises sobre os sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora do condutor. A constatação, pelo agente de trânsito, de sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora do condutor é um fato extremamente grave, não pelo uso em si das ‘outras provas em direito admitidas, mas sim pela circunstância de nomear “um agente do trânsito como autoridade capaz de determinar um dos diagnósticos mais complexos em perícia médico legal que é o de embriaguez, tendo em conta seus aspectos tão circunstanciais e pessoais”.²⁵¹ O médico Genival Veloso de França chama de gritante tal delegação dada pela Administração Pública aos agentes de trânsito, acreditando que não serão aceitas pelos tribunais por “transferir aos agentes uma capacidade mais do que médica: médico-legal”.²⁵²

Em virtude dessas desastrosas situações, faz-se imprescindível que a “influência do álcool” ou “alteração da capacidade psicomotora” seja verificada por todos os meios de provas possíveis em cada abordagem policial: etilômetro, exame clínico, imagem, vídeo, testemunha, constatação dos ‘sinais’ etc.²⁵³ Quanto mais meios probatórios utilizados, mais verídica e imparcial será a prova e a averiguação do real estado psicomotor do indivíduo.

²⁵⁰ Ibid., p. 38 e 39.

²⁵¹ FRANÇA, Genival Veloso de. **Considerações em torno da perícia da embriaguez e da alcoolemia.** Disponível em: <<http://www.medicinalegal.blogspot.com.br/2008/02/consideraes-em-torno-da-percia-da.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁵² Ibid.

²⁵³ HONORATO, Cássio Mattos. **Meios de prova dos crimes de embriaguez ao volante, após a Lei 12.760/2012, e a necessária orientação do Ministério Público.** Seminário Estadual do Ministério Público: a construção de uma identidade. Curitiba, 05 set. 2013, p. 8. Disponível em: <http://www.ceaf.mppr.mp.br/arquivos/File/meios_de_prova.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

CAPÍTULO 4 – PANORAMA ESTATÍSTICO SOBRE O TRÂNSITO VIÁRIO

Para análise deste capítulo, faz-se imprescindível observar o panorama mundial e brasileiro sobre as mortes causadas por acidentes de trânsito, demonstrando a atualidade e relevância do tema, para, enfim, chegar às consequências da ingestão do álcool no trânsito viário brasileiro.

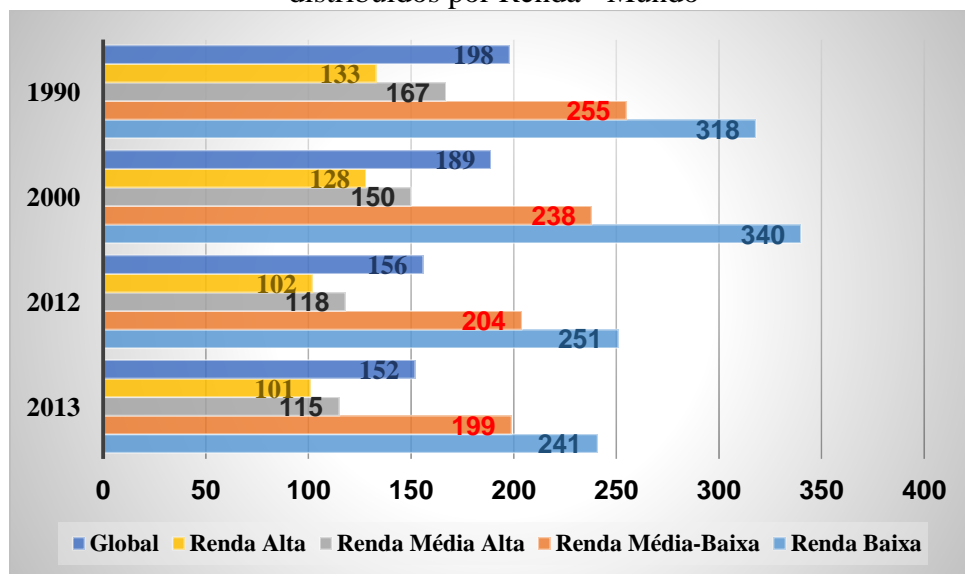
A avaliação mais recente da OMS no que se refere a “mortes por determinada causa” avalia o período de 2000-2012. A taxa de mortalidade de adultos²⁵⁴ diminuiu de 198 no ano de 1990 para 152 no ano de 2013, constatando uma redução de 23,2% na taxa de mortalidade mundial²⁵⁵. No Brasil, essa taxa passou de 212 em 1990, para 147 no ano de 2013, reduzindo percentualmente em 30,6%²⁵⁶. Para se ter uma ideia, o Japão que possui o menor índice, possuía a taxa de 81 no ano de 1990, caindo para 62, no ano de 2013. Abaixo está o gráfico da taxa de mortalidade mundial relativa à renda de cada indivíduo e, como já era esperado, as pessoas de baixa e média-baixa renda possuem taxas de mortalidade bem maiores do que a média mundial, enquanto as pessoas de renda alta e média-alta possuem taxas menores que a média mundial.

²⁵⁴ Probabilidade de morrer entre 15 e 60 anos, por 1000 habitantes.

²⁵⁵ World Health Organization (WHO). **Adult mortality rate, 1990-2013**. Global Health Observatory (GHO) data. Disponível em: < http://who.int/gho/mortality_burden_disease/mortality_adult/situation_trends/en/>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁵⁶ World Health Organization (WHO). **Adult mortality data by country**. Global Health Observatory (GHO) data Repository. Disponível em: < <http://apps.who.int/gho/data/node.main.111>>. Acesso em: 07 set. 2015.

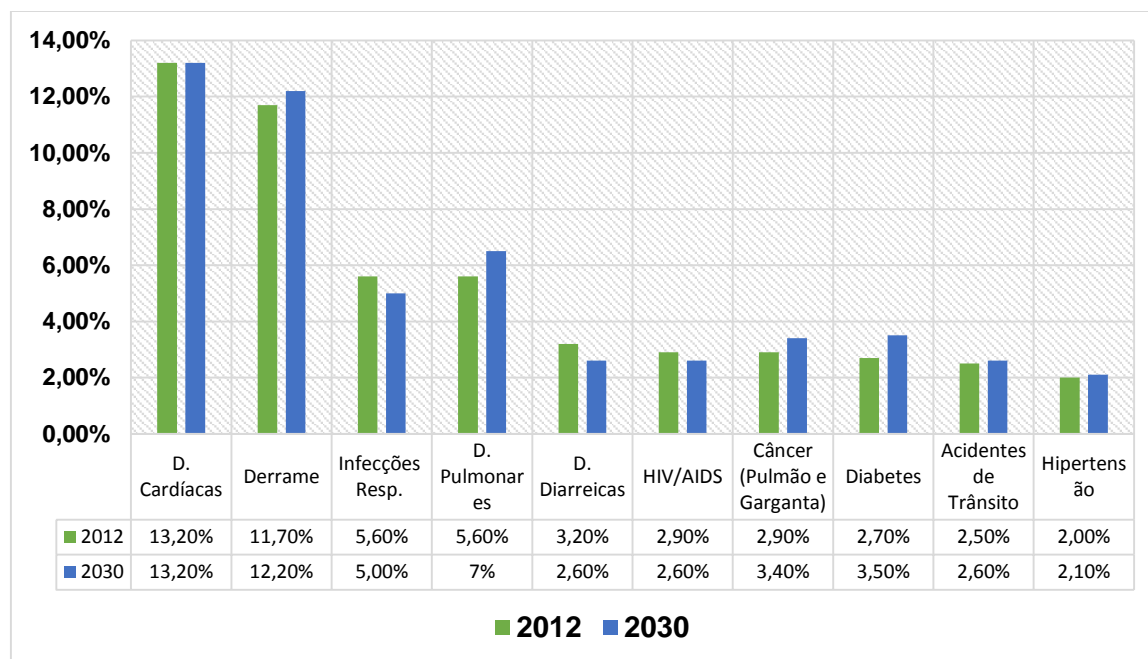
Gráfico 1 - Taxa de Mortalidade de Adultos por 1000 habitantes – distribuídos por Renda - Mundo



Fonte: Organização Mundial da Saúde²⁵⁷

Examinado a taxa de mortalidade mundial relativa à renda da população, levanta-se a questão sobre quais são as principais causas de mortes no mundo, identificadas pelo gráfico abaixo:

²⁵⁷ World Health Organization (WHO). **Adult mortality Data by World bank income group**. Global Health Observatory Data Repository. Disponível em: < <http://apps.who.int/gho/data/view.main.1350?lang=en>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Gráfico 2 - Principais Causas de Óbitos - Mundo

Fonte: OMS, 2012.²⁵⁸

Dentre as principais causas, os acidentes de trânsito são o objeto central do nosso estudo. As mortes causadas por acidentes de trânsito são apenas a “ponta do iceberg da violência que acontece na movimentação cotidiana em nossas vias públicas. Nem todas, sequer a grande maioria dessas violências, terminam em morte, mas ela representa o grau extremo e limite fatal dessa violência”.²⁵⁹ As taxas de mortalidade devem ser vistas além dos números estatísticos, pois esses dados também apontam “os modos de sociabilidade nas vias públicas, a eficiência dos mecanismos de gestão do trânsito, as condições de segurança dos veículos, a manutenção das estradas, os mecanismos de fiscalização, as respostas aos acidentados, as condições de atendimento médico-hospitalar etc”.²⁶⁰

As causas dos acidentes viários são inúmeras, podendo estar ligadas a um descuido ou má conduta do motorista (falta de educação viária do condutor) ou serem causadas por fatores externos: problemas na manutenção dos veículos ou vias de trânsito, sinalização deficiente das vias, fiscalização ineficiente, leis defasadas e etc. Outros fatores estão associados às

²⁵⁸ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 12. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁵⁹ WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. Rio de Janeiro, 2013, p. 7. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁶⁰ Ibid.

deficiências nos cuidados dos acidentados como a “demora no socorro dos acidentados, carências de leitos ou de disponibilidade hospitalar para a internação e tratamento dos lesados, deficiência no acompanhamento pós-trauma etc”.²⁶¹ Há uma tendência no Brasil, desde a virada do século, em responsabilizar, quase que exclusivamente, os usuários das vias públicas pela ocorrência dos acidentes, “num claro processo de inversão de responsabilidades e causalidade: as vítimas dos acidentes são transformadas em culpáveis de sua própria morte”.²⁶² Esse é o caso do Brasil, que, ao invés de focar nas políticas públicas de prevenção, por uma economia de custo e tentativa de reduzir os acidentes de trânsito de uma hora para outra, acabou por editar a Lei nº 12.760/2012, punindo qualquer cidadão que realizar uma conduta que nem ao menos garante um risco de dano ao objeto jurídico protegido. Ao contrário da política brasileira, a diretora-geral da OMS, Margaret Chan, explica sobre a melhor forma de tratar os problemas relacionados à violência do trânsito viário:²⁶³

A prevenção é, de longe, a melhor opção. Já dispomos de grande parte dos conhecimentos, da experiência e das ferramentas necessárias para construir sistemas de transporte mais seguros e salutar. A fabricação de veículos mais seguros e a construção de vias de trânsito mais seguras, o desenho de infraestruturas pensando nos pedestres e ciclistas, a melhoria do transporte público e de nosso comportamento pessoal nas vias de trânsito reduziriam os traumatismos e contribuiriam para ter a população mais sã. (tradução do autor)

Diante da dificuldade de diversos países em combater as fatalidades do trânsito viário, inclusive o Brasil, a Assembleia Geral das Organizações das Nações Unidas nomeou a década de 2011-2020 como a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, com o fito de reduzir as vítimas e feridos decorrentes dos acidentes de trânsito, estabelecendo como meta global salvar 5 milhões de vidas, 50 milhões de feridos e 5 trilhões de dólares nessa década. Os planos para concretizar essas reduções giram em torno de cinco pilares:²⁶⁴ 1) gestão da segurança viária: agência responsável, estratégia, metas e financiamento; 2) vias mais seguras e mobilidade: estradas melhor projetadas para todos os usuários, classificação da infraestrutura das estradas; 3) veículos mais seguros: padronização técnica global de veículos, testes de segurança NCAP,

²⁶¹ Ibid., p. 8.

²⁶² Ibid., p. 11.

²⁶³ World Health Organization (WHO). **Global Status Report on Road Safety: Time for Action**. Global Health Observatory Data Repository. Geneva, 2009, p.4. Disponível em: <<http://www.un.org/ar/roadsafety/pdf/roadsafetyreport.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁶⁴ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 21. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

todos os veículos equipados com cintos de segurança, pesquisa para usuários vulneráveis; 4) conscientização dos usuários: lei seca, cintos de segurança, sistemas de retenção para as crianças, capacete para motociclistas, gestão de velocidade, ISO 39001; 5) resposta ao acidente: atendimento pré-hospitalar, atendimento ao trauma e reabilitação e garantia de qualidade.

Para se entender a distância existente entre os países desenvolvidos e os subdesenvolvidos e em desenvolvimento, as taxas de mortalidade no trânsito por 100 mil habitantes nos países desenvolvidos registram uma média de 10,3 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto nos subdesenvolvidos e em desenvolvimento, registram 21,5 e 19,5 óbitos por 100 mil habitantes, respectivamente, estimando-se que esses dois últimos grupos de países gastam em torno de 1% e 2% do seu PIB para minimizar os danos decorrentes dos acidentes de trânsito.²⁶⁵ Dentre as vítimas fatais e não-fatais, mais de 90% estão nos países de baixa e média renda, sendo que eles concentram apenas 48% dos veículos registrados no mundo. Outro dado importante é que quase metade (46%) das pessoas que morrem no trânsito pelo mundo são os chamados “usuários vulneráveis”: pedestres, ciclistas e motociclistas. A OMS acredita na reversão desse quadro, mostrando que, entre 2007-2010, o número de mortes no trânsito diminuiu em 88 países, sendo 5 de baixa renda, 41 de média renda e 42 de alta renda.²⁶⁶

Os acidentes de trânsito causaram cerca de 3.400 mortes por dia no mundo, no ano de 2012, ocorrendo anualmente mais de 1,3 milhões de vítimas fatais, enquanto cerca de 50 milhões ficam feridas, sendo a “nona maior causa de óbitos, podendo alcançar a sétima posição dentro de menos de duas décadas”.²⁶⁷ Acredita-se que se não houver o engajamento dos países na redução desses índices, até 2020 os acidentes de trânsito serão responsáveis por 1,9 milhões de mortes por ano. Atualmente, apenas 28 países, 449 milhões de pessoas (7% da população mundial), possuem leis que abrangem os 5 principais fatores de risco da segurança viária: excesso de velocidade, bebida e direção, capacetes para os motociclistas, cinto de segurança e sistemas de cadeiras de retenção para crianças.²⁶⁸

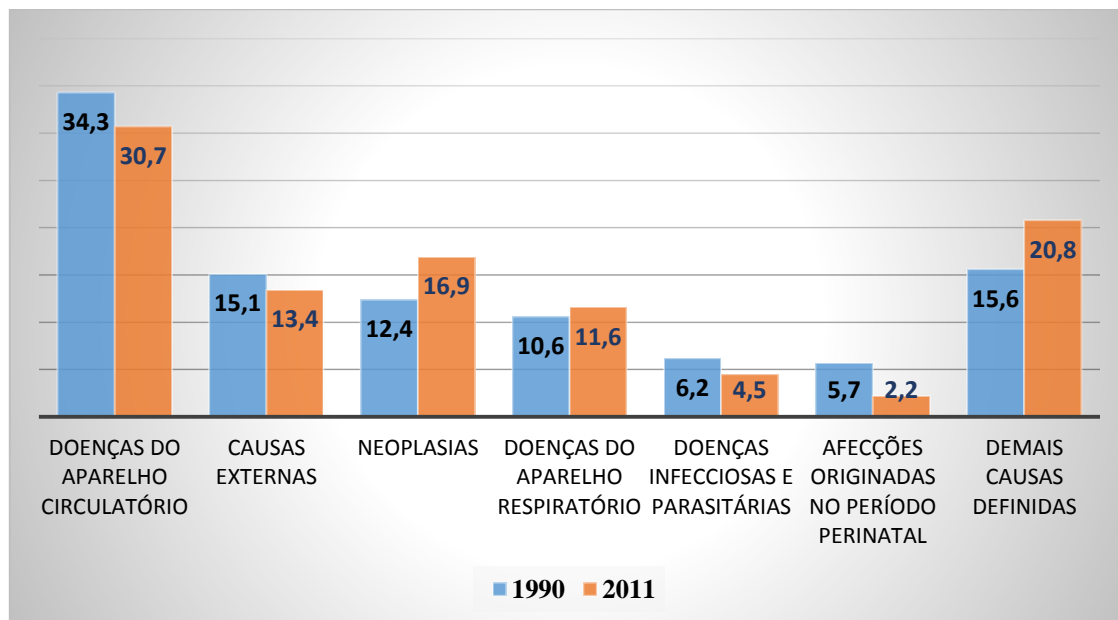
²⁶⁵ Ibid., p. 12.

²⁶⁶ Ibid., p. 21.

²⁶⁷ Ibid., p. 17.

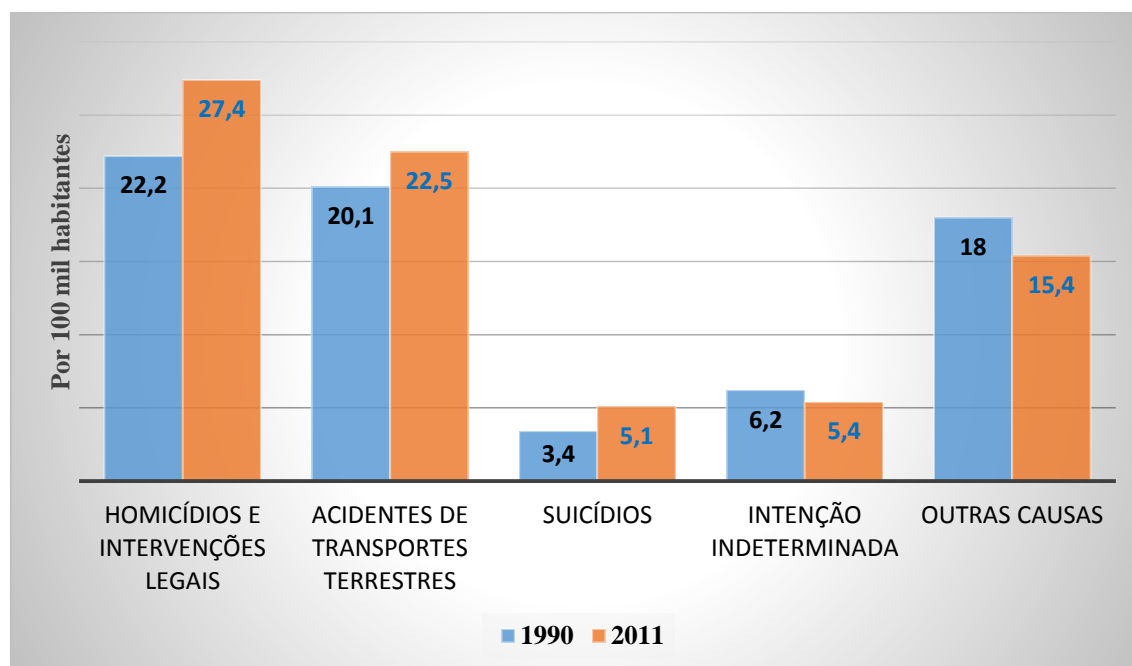
²⁶⁸ World Health Organization (WHO). **Saving Millionn of Lives: decade of action for road safety 2011-2020**, 2011, p. 3. Disponível em: http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf?ua=1. Acesso em: 08 set. 2015.

4.1. Estatísticas sobre o cenário do trânsito viário brasileiro

Gráfico 3 - Taxa de Mortalidade Proporcional por grupos de Causas - Brasil

Fonte: Ministério da Saúde/SVS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM.²⁶⁹

²⁶⁹ MINISTÉRIOD A SAÚDE (MS). **Indicadores de Dados Básicos – Brasil – 2012**. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/ldb2012/matriz.htm>>. Acesso em: 08 set. 2015.

Gráfico 4 - Taxa de Mortalidade Específica por Causas Externas - Brasil

Fonte: Ministério da Saúde/SVS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM.²⁷⁰

Segundo dados do Ministério da Saúde e do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), no ano de 1990, as ‘causas externas’ eram a segunda maior causa de mortes no Brasil, perdendo apenas para as ‘doenças do aparelho respiratório’. Dentre as causas externas, os ‘acidentes de transporte terrestre’ eram a segunda causa de mortalidade, ficando atrás apenas para os homicídios e intervenções legais. Em 2011, ano em que foram divulgados os últimos dados, houve um recuo das ‘causas externas’, sendo ultrapassada pelas ‘neoplasias’. Dentre as causas externas, os ‘acidentes de transporte terrestre’ mantiveram-se como a segunda maior causa de mortalidade, no entanto houve um fato importante nessa análise. De 1990 a 2011, a taxa de mortalidade dos ‘acidentes de transporte terrestres’ aumentou, podendo-se dizer que no ano de 1990, os acidentes de trânsito eram responsáveis por 25% da mortalidade por causas externas e, em 2011, passou a ser responsável por 29,7%.

Ao olhar a tabela 3 sobre os “óbitos por acidentes de transporte terrestre”, percebemos que, entre o período 1995-2013, houve um aumento da mortalidade tanto nos homens (33,90%) quanto nas mulheres (6,93%), havendo um aumento total de 27,83% dos óbitos ocorridos por

²⁷⁰ MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Indicadores de Dados Básicos – Brasil – 2012**. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/ibd2012/matriz.htm>>. Acesso em: 08 set. 2015.

meio do transporte terrestre, nos quais em torno de 80% das mortes ocorreram com indivíduos do sexo masculino.

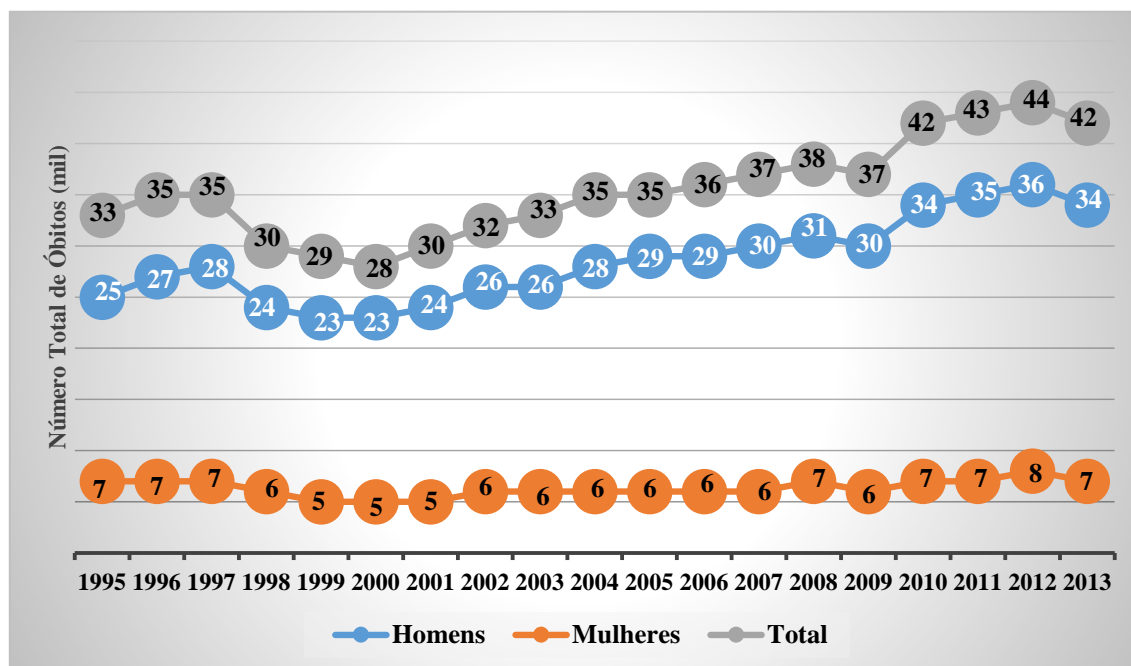
Tabela 3 – Óbitos por acidentes de Transporte Terrestre

Ano	Total	Homens	Mulheres
1995	33.047	25.861	7.123
1996	35.281	27.651	7.590
1997	35.620	28.390	7.205
1998	30.890	24.543	6.314
1999	29.569	23.658	5.894
2000	28.995	23.395	5.580
2001	30.524	24.919	5.591
2002	32.753	26.700	6.035
2003	33.139	26.894	6.240
2004	35.105	28.590	6.502
2005	35.994	29.294	6.694
2006	36.367	29.671	6.685
2007	37.407	30.684	6.708
2008	38.273	31.179	7.071
2009	37.594	30.631	6.946
2010	42.844	34.941	7.889
2011	43.256	35.581	7.649
2012	44.776	36.627	8.149
2013	42.246	34.629	7.617
Total	683.680	553.838	129.482
Variação n°	9.199	8.768	494
Variação %	27,83%	33,90%	6,93%

Fonte: Ministério da Saúde/SVS – Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM)²⁷¹ e ONSV.²⁷²

²⁷¹ MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Indicadores de mortalidade**. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defhttm.exe?idb2012/c09.def>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁷² OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Total de mortes em acidentes de trânsito no Brasil por ano**. Disponível em: < <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/figures>>. Acesso em: 08 set. 2015.

Gráfico 5 - Número total de óbitos por acidentes de transporte terrestre/ano - Brasil

Fonte: Ministério da Saúde/SVS – Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM)²⁷³ e ONSV.²⁷⁴

Ao observar o gráfico 5, percebe-se que, momentaneamente, após o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), a “Lei Seca” (Lei nº 11.705/2008), e a “Nova Lei Seca” (Lei nº 12.760/2012), houve redução do número de óbitos. Com o CTB, de 1997, a redução do índice caiu até o ano de 2000, voltando a subir até o ano de 2008, no qual foi instituída a Lei Seca. No ano de 2009 o índice reduziu novamente e voltando a subir até 2012, quando surgiu a segunda alteração no CTB com a Lei nº 12.760/2012. Vê-se, pelo gráfico, que não há uma correlação linear entre as leis que impactaram o binômio álcool-direção e a diminuição de acidentes, já que os acidentes de trânsito não pararam de crescer desde a edição do CTB (1997) até a Nova Lei Seca (2012). A propaganda divulgada pelo governo quer convencer que um maior rigor da lei é sinônimo de menos violência no trânsito, sendo que os próprios números provam o contrário. Nesse diapasão, faz-se mister trazer o entendimento do eminente Luiz Flávio Gomes:

Quando apareceu o novo Código de Trânsito brasileiro, em 1997, o Datasus já registrava 35.620 mortes no trânsito. Logo que esta lei parou de surtir o efeito desejado, modificou-se o CTB em 2006 e aí já contávamos com 36.367 mortes. Não tendo funcionado bem essa nova lei, veio a Lei Seca de 2008, quando

²⁷³ MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Indicadores de mortalidade**. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?idb2012/c09.def>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁷⁴ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Total de mortes em acidentes de trânsito no Brasil por ano**. Disponível em: < <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/figures>>. Acesso em: 08 set. 2015.

alcançamos o patamar de 38.273 mortes. De 2009 para 2010, logo depois de passada a ressaca da lei seca de 2008, aconteceu o maior aumento de óbitos no trânsito de toda nossa história: 13,96%.

A propaganda enganosa e populista do governo diz: “Mais rigor, menos violência no trânsito”. Os números comprovam essa mentira: houve rigorismo penal em 1997 (quando tínhamos 35.620 mortes), em 2006 (agora já contávamos com 36.367 mortes) e 2008 (quando chegamos a 38.273 mortes). Depois da Lei Seca alcançamos, em 2010, quase 43 mil mortes. Que eficácia é essa da lei penal nova mais rigorosa? Em todo momento produzimos nova lei penal, mas as mortes, logo que a fiscalização fraqueja, voltam a aumentar.

Até quando vão continuar nos mentindo, imaginando que não sabemos do fracasso das três leis penais anteriores à nova lei seca, todas no sentido do maior rigorismo penal, como solução para o problema da irresponsável necro-política viária brasileira? O que funciona é a fiscalização, não o engodo da lei penal mais dura.²⁷⁵ (grifo do autor)

Conclui-se que a edição de leis, por si só, não é o suficiente para diminuir os efeitos trágicos do trânsito como demonstrado pelo comportamento do gráfico, pois caso apenas a criação de uma lei fosse suficiente, deveria haver uma redução desses números. O raciocínio necessário para se entender o gráfico é simples: ao editar uma lei, o governo tem a obrigação de mostrar sua eficácia e, para isso, há um forte investimento na divulgação dela e de suas consequências pela mídia, mobilização de campanhas e atividades educativas, além da fiscalização que coíbe as condutas ilícitas dos motoristas que passam a receber uma maior quantidade de sanções, ficando com medo de cometer mais infrações e serem punidos, diminuindo os índices de morte no trânsito. Em torno de 2 ou 3 anos após a edição dessas leis, a fiscalização, divulgação e as campanhas acabam sempre diminuindo, contribuindo para a perda do medo dos motoristas e o aumento novamente dos acidentes de trânsito. Mais uma vez, Luiz Flávio Gomes sintetiza de forma clara esse processo e o equívoco do governo brasileiro em acreditar que apenas enrijecer a lei resolveria os problemas dos acidentes de trânsito relacionados ao álcool:²⁷⁶

É correto punir o infrator que bebe e depois dirige. Alguma sanção ele tem que sofrer. Mas o critério quantitativo (a partir de 0,34 mg/L de ar expelido) para distinguir a infração administrativa da criminal é absolutamente inconstitucional, incorreto e aberrante, porque cada pessoa reage de uma maneira frente ao álcool.

O critério generalista é o atalho de que se valem os intérpretes da repressão para se afirmar que estamos diante de um perigo abstrato presumido. Com “x” quantidade de álcool no sangue presume-se a alteração da capacidade psicomotora. Com isso a prisão fica facilitada. O enquadramento como crime de

²⁷⁵ GOMES, Luiz Flávio. **Nova Lei Seca:** “Mais rigor, menos violência no trânsito”. Você acredita nessa mentira? 25 fev. 2013. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/nova-lei-seca-mais-rigor-menos-violencia-no-transito-voce-acredita-nessa-mentira/>>. Acesso em: 10 set. 2015.

²⁷⁶ GOMES, Luiz Flávio. Nova Lei Seca está na contramão dos acidentes. **Congresso em Foco.** Caderno Opinião, Fórum, 02 jan. 2013. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/opiniaoforum/nova-lei-seca-esta-na-contramao-dos-acidentes/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

um fato que não passa de infração administrativa mancha o condenado pelo resto da vida, dificultando arrumar emprego bem como passar em concursos públicos.

Além de injusta, imagina-se que é com essa interpretação que serão reduzidas as mortes no trânsito. E o governo ainda divulga isso como algo verdadeiro. Fabrica-se uma nova lei e acredita-se que ela faça mágica! O Poder Político (Executivo e Legislativo), no campo criminal, sempre se comporta como nossos ancestrais, que pintavam os bichos nas cavernas e acreditavam que, com isso, já detinham a posse desses animais. Publica-se uma nova lei no Diário Oficial (versão moderna das paredes das cavernas) e acredita-se que esse conjunto de palavras mal escritas e despoticamente interpretadas possa mudar a realidade!²⁷⁷

É mais do que previsível que a nova Lei Seca vá repetir o que aconteceu com as leis anteriores na área, porque não estamos fazendo as coisas certas. Ou seja, em matéria de trânsito, estamos na contramão, porque não fazemos (ou não fazemos bem) o que deveria ser feito: educação, engenharia (das estradas, ruas e carros), fiscalização intensa e contínua, primeiros socorros e punição rápida e eficaz (respeitando-se o devido processo legal). Nossa resposta consiste sempre em novas leis mais duras, maior punição, maior multa, mais facilidade para as prisões etc.

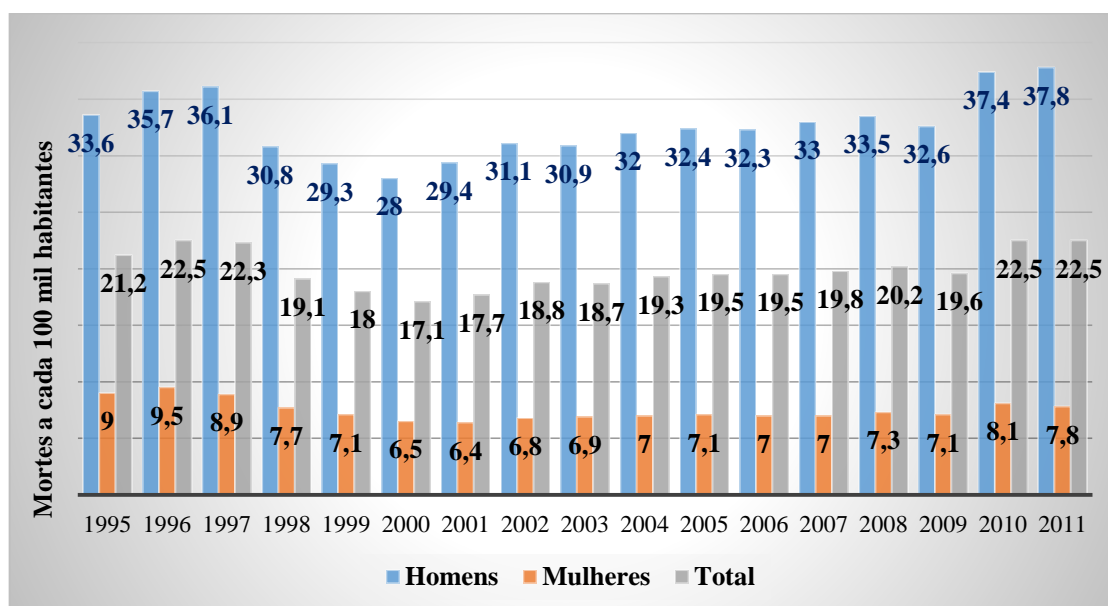
Com isso, o legislador e o governo se iludem e, ao mesmo tempo, enganam a população, que é uma vítima que vive seduzida por mais vitimização (em razão de um processo pré-histórico chamado, por Nietzsche, de *mnemotécnica da vingança*). O tom festivo, comemorativo, do povo e da mídia, com as novas leis penais mais duras, deixa o governo na cômoda posição de deixar de tomar as medidas acertadas para enfrentar com eficácia o problema. Pena é que enquanto alguns brindam a chegada de novas leis mais duras, os mortos acabam ficando sem palavras (Zaffaroni, *A palavra dos mortos*). (grifo do autor)

Há quem justifique o aumento do número de óbitos pelo fato da população também ter aumentado nesse período, já que, segundo o IBGE,²⁷⁸ no ano de 2000, o Brasil possuía 173.448.346 milhões de habitantes, enquanto que, no ano de 2011, possuía 197.397.018 milhões de habitantes, aumento de 12,1% da população em um período de 11 anos. Apesar disso, o gráfico 6 apresenta que a taxa de mortalidade por acidentes de transportes terrestre a cada 100 mil habitantes manteve praticamente o mesmo comportamento do gráfico 5, porém de maneira menos intensa, ou seja, mesmo com o aumento da população, as mortes no trânsito, proporcionalmente ao número de pessoas, acompanharam o comportamento do gráfico 4, que se refere ao total de mortes que ocorreram por ano no país. Entre o período de 1995-2011, a taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre, a cada 100 mil habitantes, subiu 6,1% na população em geral, aumentando também em 12,5% nos indivíduos do sexo masculino e caindo 13,3% nas mulheres.

²⁷⁷ GOMES, Luiz Flávio. **Nova Lei Seca:** “Mais rigor, menos violência no trânsito”. Você acredita nessa mentira? 25 fev. 2013. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/nova-lei-seca-mais-rigor-menos-violencia-no-transito-voce-acredita-nessa-mentira/>>. Acesso em: 10 set. 2015.

²⁷⁸ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

Gráfico 6 - Taxa de mortalidade específica por acidentes de transporte terrestre/100 mil habitantes - Brasil



Fonte: Ministério da Saúde/SVS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM.²⁷⁹

Um fator que incide diretamente no aumento do número de óbitos foi o crescimento da frota veicular, como será visto mais adiante, mas primeiro, faz-se necessário entender a composição da frota brasileira e os acidentes causados por cada um de seus tipos. Com base nos dados do Ministério da Saúde, contidos nas tabelas 4 e 5, podemos obter as seguintes conclusões:

- ✓ No ano de 1996, as categorias que possuíam maior quantidade de óbitos foram, respectivamente: pedestres, automóveis e ciclistas. No ano de 2011, o cenário mudou e os motociclistas assumiram a primeira posição, enquanto os pedestres ficaram na terceira posição e os automóveis mantiveram-se na segunda colocação.
- ✓ Os pedestres foram a única categoria em que houve diminuição do número de óbitos no período, enquanto todas as outras possuíram aumentos consideráveis, principalmente os motociclistas, com um aumento de 932,1% nos óbitos.
- ✓ Juntando os pedestres, as motos e os automóveis, tem-se um total de 65% dos óbitos ocorridos por acidentes de trânsito.

²⁷⁹ Taxas calculadas a partir dos óbitos informados ao SIM. As análises devem considerar as limitações de cobertura e qualidade da informação da causa de óbito. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?idb2012/c09.def> >. Acesso em: 08 set. 2015.

- ✓ A categoria das motos mostrou-se como o modal mais violento, sendo o principal fator impulsionador do aumento das taxas de óbitos e feridos, necessitando de políticas públicas emergenciais focadas nessa categoria.

Tabela 4 – Óbitos em acidentes de trânsito por categoria. Brasil, 1996/2011.

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Auto	Caminhão	Ônibus	Outros
1996	24.643	620	1.421	7.188	771	129	508
2011	11.805	1.884	14.666	12.429	1.567	248	658
Varição n°	-12.838	1.264	13.245	5.241	796	119	150
Varição %	-52,1	203,9	932,1	72,9	103,2	92,2	29,5

Fonte: SIM/SVS/MS²⁸⁰

Tabela 5 – Participação % das categorias no total de óbitos dos acidentes de trânsito. Brasil, 1996/2011.

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Auto	Caminhão	Ônibus	Outros
1996	69.8	1.8	4	20.4	2.2	0.4	1.4
2011	27.3	4.4	33.9	28.7	3.6	0.6	1.5

Fonte: SIM/SVS/MS²⁸¹

Tabela 6 – Evolução da frota de veículos e das vítimas fatais em acidentes de trânsito. Brasil, 1998/2011.

Ano	Frota Total	Automóveis		Motocicletas	
		Frota	Vítimas	Frota	Vítimas
	milhões	milhões	n°	milhões	n°
1998	24,4	17,1	6.628	2,8	1.894
2011	70,5	39,8	12.429	18,4	14.666
Varição %	189	132,7	87,5	557	674,3

Fonte: Denatran²⁸² - SIM/SVS/MS²⁸³

Em geral, pode-se comparar os acidentes de trânsito em relação à população de cada local por determinado período ou compará-los em relação ao tamanho da frota veicular. Obviamente, quanto maior for a frota veicular de um determinado local, maior será o índice de acidentes de trânsito devido a maior quantidade de veículos que estarão em circulação. A tabela 6 indica a composição da frota veicular nas categorias mais significativas (automóveis e motocicletas), podendo-se observar as seguintes conclusões no período de 1998-2011:

²⁸⁰ WAISELFISZ, op. cit., p. 23.

²⁸¹ Ibid.

²⁸² Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Frota de Veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁸³ WAISELFISZ, op. cit., p. 27.

- ✓ Crescimento de 189% da frota veicular do país, sendo uma das justificativas para o aumento na ocorrência dos acidentes de trânsito e, conseqüentemente, no número de óbitos e feridos.
- ✓ Em relação aos automóveis, houve crescimento do número de vítimas (87,5%) e da frota (132,7%), podendo-se concluir que as mortes ocorridas por meio dos automóveis cresceram em uma escala abaixo do crescimento da frota.
- ✓ Aumento da importância e da participação das motocicletas no contexto veicular brasileiro, atingindo um crescimento exponencial da sua frota e do número de vítimas. Neste modal a situação é crítica, pois o percentual do número de vítimas foi maior que o crescimento percentual da sua frota, sendo, atualmente, a categoria que mais violenta do país no que se refere aos acidentes de trânsito.
- ✓ Em 1998, a participação da frota dos automóveis e motocicletas eram de 70% e 11,5%, respectivamente; passando para 56,5% e 26,1% no ano de 2011.

Apesar desses dados do “Mapa da Violência de 2013” demonstrarem que tanto a frota de veículos quanto o número de vítimas terem crescido ininterruptamente durante todo esse período, o “Balanço de Atividades 2014” da Polícia Rodoviária Federal, que analisa os índices de violência no trânsito das rodovias federais, afirmou que o número de acidentes e de mortes relativos à frota, vem diminuindo desde 2010. A única explicação para essa divergência nas pesquisas seria o fato de que os acidentes e mortes nas rodovias estaduais e nos centros urbanos terem aumentado expressivamente para justificar esse aumento ininterrupto das mortes por acidentes de trânsito em todo o Brasil.²⁸⁴

Confirma-se que a situação do trânsito brasileiro como um todo é alarmante e que diversos são os fatores que contribuem para essa situação: aumento da população, aumento da frota veicular, a questão dos motociclistas, baixa qualidade das rodovias etc; sendo o álcool apenas uma pequena parcela desse todo. Para piorar o panorama, as projeções são negativas, mostrando tendências de aumento no número de mortes decorrentes de acidentes de trânsito, podendo passar de 50.000 mortes no ano de 2020,²⁸⁵ diminuindo as chances do país de atingir as metas previstas pela “Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020”, plano de ação no

²⁸⁴ POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (PRF). **PRF – Balanço de Atividades 2014**. Disponível em: < <https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-balanco-de-atividades-2014>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁸⁵ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Mortes em acidentes de trânsito por ano**. Disponível em: < <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/tendencias>>. Acesso em: 08 set. 2015.

qual os governos de todo o mundo se comprometeram a intensificar medidas para a prevenção dos acidentes de trânsito.²⁸⁶

Tabela 7 – Percentual de acidentes em relação à causa, 2010 a nov de 2014

Descrição das Causas	2010	2011	2012	2013	2014
Falta de atenção	33,2%	33,0%	33,2%	33,7%	32,7%
Não guardar distância de segurança	8,5%	9,0%	10,2%	11,6%	11,5%
Velocidade incompatível	7,5%	8,4%	9,1%	10,0%	10,3%
Desobediência à sinalização	3,9%	4,1%	4,2%	4,3%	4,9%
Ingestão de álcool	3,7%	3,9%	4,1%	4,0%	4,4%
Defeito mecânico em veículo	3,8%	3,6%	3,7%	3,8%	4,1%
Animais na pista	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,2%
Dormindo	2,4%	2,3%	2,5%	2,6%	2,8%
Ultrapassagem indevida	2,1%	2,2%	2,2%	2,4%	2,5%
Defeito na via	1,3%	1,5%	1,3%	1,5%	1,6%
Outras causas	31,0%	29,4%	26,9%	23,6%	23,1%

Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2014.²⁸⁷

Tabela 8 – Percentual de mortos em relação à causa do acidente 2010 a nov de 2014

Descrição das causas	2010	2011	2012	2013	2014
Falta de atenção	20,1%	20,0%	19,3%	17,9%	18,4%
Velocidade incompatível	9,9%	11,3%	12,7%	14,7%	14,0%
Ultrapassagem indevida	7,4%	9,7%	9,4%	9,2%	9,0%
Ingestão de álcool	4,7%	4,0%	5,6%	5,1%	6,2%
Desobediência a sinalização	3,7%	4,6%	4,3%	4,9%	5,7%
Dormindo	3,2%	3,3%	3,8%	4,4%	3,9%
Defeito mecânico em veículo	1,6%	2,0%	2,0%	1,9%	2,1%
Animais na pista	1,2%	1,3%	1,5%	1,4%	1,2%
Não guardar distância de segurança	1,1%	0,9%	1,1%	1,6%	1,3%
Defeito na via	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%
Outras causas	46,2%	42,0%	39,1%	37,9%	36,9%

Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2014.²⁸⁸

Dentro os principais fatores de risco, o foco deste trabalho está na associação de bebida alcoólica e direção. No ano de 2013, foi publicada a Resolução 432 do Contran que restringiu a associação de bebidas alcoólicas com a condução de veículos automotores, vetando qualquer concentração de álcool por litro de sangue (índice zero). Com a nova regra, o Brasil tem a

²⁸⁶ NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (ONUBR). **Década da Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo**. 11 mai. 2011. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁸⁷ POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (PRF). **Estatísticas: relatório 2010-2014**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/policiamento-e-fiscalizacao/estatisticas>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁸⁸ Ibid.

legislação mais rígida do mundo “adotada por poucos países, entre eles o Qatar, onde o consumo de álcool é praticamente proibido, e a Coreia do Norte. No Japão são tolerados 3 dg, na França e na Alemanha são 5 dg, e no Reino Unido, 8 dg”.²⁸⁹

Para ser elaborada a Lei nº 12.760/2012 com tamanha rigidez, havendo diversas afrontas a garantias individuais do cidadão, além de presunções abstratas genéricas, esperava-se um cenário muito mais violento, com a ingestão de álcool tomando conta de uma altíssima percentagem das mortes por acidentes no trânsito. Somando-se a isso, a expectativa seria de que realmente haveria uma melhora nos índices dos acidentes viários em virtude das edições das leis secas, sendo comprovado pelas tabelas 3, 4, 6, 7 e 8 e pelos gráficos 4, 5 e 6 que os índices não param de crescer, com apenas algumas quedas, mas voltando a subir tão logo o governo deixa de tratar o assunto como prioridade. Será que não passou da hora do estado brasileiro perceber que leis rígidas não são sinônimo de menos acidentes e que a solução para o problema gira em torno de uma série de políticas públicas para auxiliar seu cumprimento? Em 2010, a ingestão do álcool, segundo a Polícia Rodoviária Federal foi responsável por 3,7% dos acidentes e 4,7% das mortes nas rodovias federais e, mesmo com a rigidez da “nova lei seca de 2012”, os acidentes e as mortes aumentaram no ano de 2014, com índices de 4,4% e 6,2%, respectivamente. Deve-se entender que o problema é sério e deve ser combatido, no entanto, com base nos dados estatísticos, pode-se questionar e duvidar da necessidade de uma lei tão rigorosa, polêmica e que viola princípios constitucionais e garantias individuais do cidadão brasileiro, quando poderia ser resolvida tal situação com uma política pública séria e permanente, focada na educação, informação e fiscalização.

Não adianta testar métodos ao longo do tempo para ver se algum deles surte efeito, sendo que não há dados concretos e uniformes para se saber como enfrentar e quais os problemas a serem combatidos referentes ao trânsito brasileiro. Pesquisa realizada pela Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (VIGITEL) mostrou redução da frequência de adultos que dirigem após o consumo abusivo de álcool após a edição das Leis 11.705/2008 e 12.760/2012, caindo de 2%, no ano de 2007, para 1,1%, no ano de 2013, indicando redução de 45%, havendo queda entre os homens de 4% em 2007 para 2,1% em 2013, redução 47%; enquanto nas mulheres o índice se manteve estável em 0,3%²⁹⁰. Mesmo havendo redução nos índices de pessoas que bebem e dirigem, a mortalidade

²⁸⁹ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p.56. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁹⁰ STUMM, Vera. **Consumo de álcool associado à direção reduz 45%**. Portal da Saúde: Agência Saúde, 08 out. 2014. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o->

no trânsito aumentou em todos esses anos, tanto em relação a quantidade total de acidentes e mortos quanto em relação à causa ligada à ingestão de bebida alcoólica, mostrando grande divergência entre os dados estatísticos divulgados por outros órgãos do governo ou institutos de pesquisas. Mais uma vez coloca-se: maior rigor das leis e punições não é sinônimo de menos acidentes ou de uma menor violência.

CAPÍTULO 5 – POLÍTICAS PÚBLICAS: MELHOR MÉTODO PARA OBTENÇÃO DE UM TRÂNSITO VIÁRIO MAIS SEGURO

A OMS planejou seus estudos e as sugestões de políticas públicas baseados em países com experiências positivas em suas políticas de redução dos acidentes e da mortalidade no trânsito viário. Abaixo seguem alguns desses países que serviram de estímulo para criação das políticas de trânsito da década de 2011-2020:²⁹¹

- ✓ Austrália: utiliza testes aleatórios do bafômetro. A polícia pode parar um condutor, independentemente do seu comportamento, e pedir para realizar o teste do bafômetro. A utilização de testes aleatórios mostrou resultados positivos, no longo prazo, em acidentes relacionados ao álcool (45 milhões de mortes em 1981 e 30 milhões de mortes em 2006). Lembrando que no Brasil os indivíduos são protegidos pelo princípio da não-autoincriminação, não podendo ser forçados ou obrigados a realizar o teste do etilômetro.
- ✓ França: construiu seu progresso ao longo de décadas, mesclando políticas públicas com aplicação mais enérgica da legislação, reduzindo de 16 mil mortes por ano em 1970, para um pouco mais de 4 mil mortes por ano em 2009.
- ✓ Gana: melhorou os serviços de ambulância e primeiros socorros. No ano de 2000 os primeiros socorros eram limitados, sendo melhorado a partir de 2004. Neste ano, houveram 205 casos tratados pelo sistema de ambulância, enquanto no ano de 2008 subiu para incríveis 8.250 casos; e o tempo médio de resposta das ambulâncias, quando solicitadas, caíram de 17 minutos (2006) para 13 minutos (2008). O tempo médio gasto na cena do incidente também diminuiu de 19 minutos (2006) para 14 minutos (2008).
- ✓ Malásia: utilizando uma engenharia de tráfego, este país separou as vias de veículos de 2 ou 3 rodas (bicicletas, motos etc) das vias de veículos de 4 ou mais rodas (automóveis, caminhões etc), reduzindo as colisões em 39% e criando um ambiente de condução mais seguro.

²⁹¹ World Health Organization (WHO). **Saving Millionn of Lives: decade of action for road safety 2011-2020**, 2011, p. 8 a 11. Disponível em: <http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf?ua=1>. Acesso em: 08 set. 2015.

- ✓ EUA: elaborou uma campanha chamada “Click It or Ticket”, voltada para o uso do cinto de segurança pelos motoristas e passageiros. Estima-se que mais de 140 mil vidas foram salvas por cintos de segurança.
- ✓ Vietnã: em 2007, aprovou uma lei exigindo o uso do capacete de motocicleta em todos os condutores e passageiros desse modal, intensificando a fiscalização e aplicação de multas, reduzindo em 16% o risco de lesões na cabeça, em relação ao ano de 2006, salvando mais de 1500 vidas e 2500 feridos. As motocicletas são responsáveis por 95% dos veículos matriculados no Vietnã.

5.1. Deficiência dos estudos, pesquisas e coleta de dados estatísticos sobre o trânsito viário brasileiro

Diante do panorama do trânsito mundial e brasileiro, o Brasil, sendo o 5º país no mundo em mortes por acidentes de trânsito,²⁹² aderiu ao programa da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, criando, no ano de 2010, o plano para concretização dos resultados, conhecido como “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020”,²⁹³ reconhecendo os obstáculos atuais e mais críticos do cenário brasileiro que são: “melhora das condições de trafegabilidade das vias, aumento no número de campanhas educativas e de conscientização dos usuários, ampliação da fiscalização no trânsito, e a fragilidade em torno da geração e coleta de dados relacionados à violência no trânsito”.²⁹⁴

Diferente de outros países, uma das principais dificuldades para que o Brasil reverta os números mostrados ao longo do capítulo 4, não é apenas o endurecimento da lei, que por sinal já é muito rígida, mas sim a falta de organização dos dados e pesquisas, assim como sua consolidação e atualização, para entender o cenário viário brasileiro e conseguir combater com precisão os problemas identificados. Conforme estudo intitulado “Retrato da Segurança Viária

²⁹² AGÊNCIA SAÚDE. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito**. Portal da Saúde, 17 jun. 2015. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/aisa/noticias-aisa/18121-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁹³ MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020: Proposta Preliminar**. Brasília/DF, 08 set. 2010. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Plano%20Nacional%20de%20Redu%C3%A7%C3%A3o%20de%20Acidentes%20-%20Comite%20-%20Proposta%20Preliminar.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

²⁹⁴ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 14. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

2014”, feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, o Brasil possui uma deficiência na padronização dos seus dados.²⁹⁵

Apesar da profusão e do detalhamento dos dados analisados neste relatório, lamentavelmente, **os indicadores brasileiros estão subestimados e incompletos. Há no país, para cada uma das dimensões, diversas fontes estatísticas que, na maioria, são de difícil obtenção e raramente geram um cruzamento que permita a integração das informações. Dessa maneira, não é possível gerar um panorama completo e fidedigno da situação da segurança viária nacional.**

Para exemplificar o problema, vale verificar a dimensão de vítimas de acidentes de trânsito. O país possui três principais fontes: O Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), que tem como base os dados do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest); o Datasus (Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde), que processa dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) e do Sistema de Informações Hospitalares do SUS - SIH/SUS; e o DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, o Seguro Obrigatório).

[...] Diante deste cenário, **um grande desafio que se impõe ao Brasil para que se reduza o número de óbitos e feridos no trânsito é o de possuir dados mais confiáveis sobre os acidentes. Somente com informações coesas será possível identificar com precisão o tamanho do problema e alocar com propriedade os recursos destinados à segurança viária.** (grifo do autor)

Segundo Jota Pedro Corrêa, especialista em segurança no trânsito:²⁹⁶

Outro ponto essencial e que faz enorme diferença em relação a nós brasileiros: europeus trabalham com planos claros e transparentes de redução do número de vítimas fatais. Cada país tem clareza de quais são os seus números e quanto precisará reduzi-los (e quando) para ficar dentro das metas fixadas pela União Europeia.

Aqui no Brasil, cada um trabalha com um número, sacado de fontes diferentes sem a preocupação de fazer com que a sociedade saiba que ela é parte fundamental do esforço para diminuí-lo. De verdade a quase totalidade dos órgãos públicos que trabalha com o trânsito não divulga os números mais confiáveis, como os da Saúde, preferindo outras estatísticas porque dão a impressão de que a situação é menos crítica que a realidade. Isto simplesmente é uma maneira simples de enganar a si mesmo e levar a sociedade a uma compreensão equivocada do problema.

De acordo com o estudo denominado “Retrato da Segurança Viária 2014”, feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, as nações que possuíram sucesso na redução de

²⁹⁵ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 58. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁹⁶ Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT). **Todos por um Trânsito mais seguro: 1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Terrestres**. São Paulo: BB Editora, 2011, p. 105. Disponível em: <<http://www.sdmetropolitano.sp.gov.br/portalsdm/pdf/LIVRO%20FORUM%20CEDATT.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

acidentes de trânsito, deixaram a coordenação da violência no trânsito a cargo de uma agência autônoma do governo que tivesse certos requisitos para gerir da melhor maneira toda a situação viária, como: capacidade de pesquisa, conhecimento técnico, independência orçamentária e no planejamento de programas. O estudo aponta que apenas a atuação governamental, dificilmente gerará algum resultado expressivo, necessitando do envolvimento da sociedade, terceiro setor e iniciativa privada.²⁹⁷ Nessa mesma linha, a OMS destacou os pontos a serem seguidos para que haja resultado na redução do número de óbitos e feridos em acidentes de trânsito.²⁹⁸

aumento da capacidade de formulação de políticas, pesquisas e intervenções, nos setores público e privado; planos estratégicos nacionais, incorporando metas factíveis; sistemas de dados de boa qualidade para identificar problemas e avaliar resultados; colaboração entre uma série de setores, incluindo o de saúde; parcerias entre os setores público e privado; e prestação de contas, recursos adequados e uma forte vontade política.

O “Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e de Saúde”,²⁹⁹ lançado pela OMS no ano de 2007, ressalta que as medidas adotadas pelos países no sentido de prevenir os impactos dos acidentes de trânsito devem estar fundadas em três pontos-chaves: dados científicos sólidos, ser culturalmente adequada e testada localmente.

Analisando esses três axiomas, percebemos a dificuldade que o Brasil possui na implementação de políticas para redução do binômio álcool-direção. Primeiramente, porque o país não possui dados científicos sólidos, já que existem órgãos diferentes que apresentam divergências em seus resultados quando pesquisado o mesmo assunto, dificultando a comparação e relação entre eles para se chegar a um resultado mais próximo da realidade. Além disso, faltam ainda estudos mais profundos sobre alguns aspectos do trânsito brasileiro que o país deixa de pesquisar e, quando as pesquisas existem, há uma imensa dificuldade em encontrá-los. Considerando a lei seca, verifica-se um problema cultural e legal com sua instituição pelo fato dela infringir direitos individuais e garantias constitucionais do cidadão brasileiro, indo de encontro, em alguns aspectos, à própria Constituição Federal. Os experimentos da lei seca já estão acontecendo e gerando absurdos na ordem social e jurídica, posto que 2 latas de cerveja

²⁹⁷ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 17. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

²⁹⁸ Ibid., p. 28.

²⁹⁹ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

já são suficientes para considerar um indivíduo criminoso, mesmo que não possua alteração em sua capacidade psicomotora, e a automática atribuição ao condutor de infração administrativa quando exerce seu direito, o de não produzir provas contra si próprio, ao recusar o teste do etilômetro. Para que haja uma mudança em um “comportamento profundamente arraigado” em uma sociedade, faz-se imprescindível uma abordagem contínua e expectativa de resultado a longo prazo, visto que dificilmente uma cultura social, como é a ligação entre bebida alcoólica e o lazer no dia-a-dia do brasileiro, será modificada em um curto período de tempo.³⁰⁰

Sem uma padronização dos dados, não há como se avaliar corretamente as causas dos problemas no trânsito e, conseqüentemente, enfrentá-los da maneira correta. Enquanto isso, o Brasil continua enrijecendo as leis de tempos em tempos, tapando buracos que logo voltam a se abrir, numa ilusão de que estamos no caminho correto de um trânsito mais seguro para os cidadãos brasileiros.

5.2. Dificultosa trafegabilidade das rodovias brasileiras

A infraestrutura viária é uma das causas de acidentes de trânsito e quando combinada com a influência negativa do fator ambiente (chuva, neblina etc) e/ou do fator humano (falta de conhecimento, educação, informação e negligência do condutor), a probabilidade de um acidente de trânsito ter como resultado uma vítima fatal torna-se muito maior. Nessa situação, mostra-se abaixo alguns dados sobre a infraestrutura viária brasileira e sua contribuição para o aumento da ocorrência de acidentes viários. O estudo mencionado abaixo, indicou os fatores para que o motorista atinja uma condução segura do veículo que são: componente veicular (características dos veículos); componente humano (fatores comportamentais) e o componente viário ambiental que se divide em condições climáticas e características da rodovia (pavimentação, sinalização e geometria da via).³⁰¹

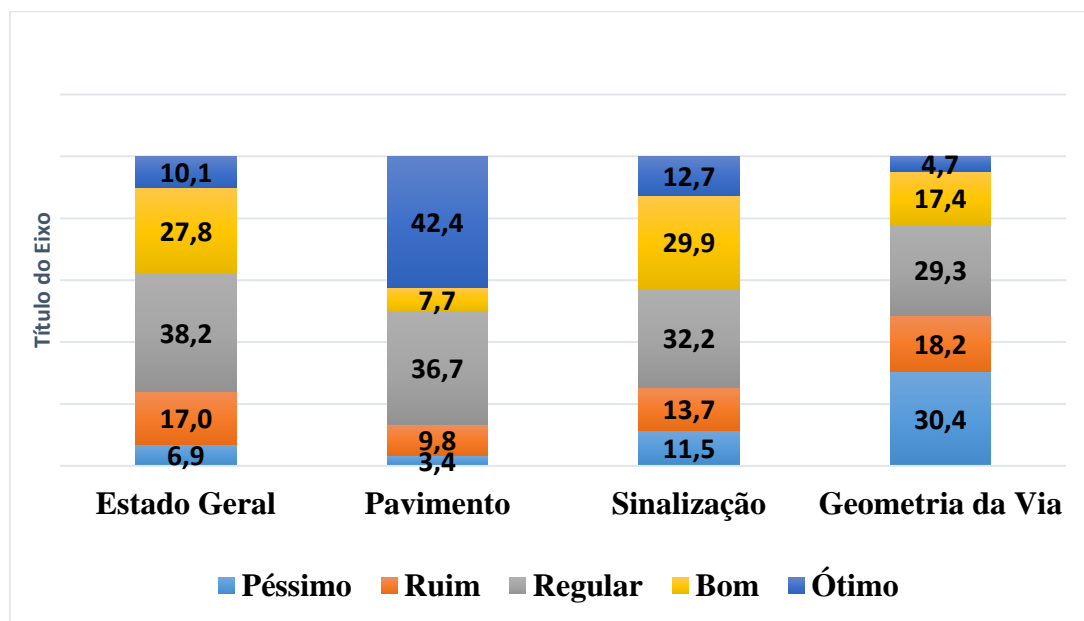
A “Pesquisa CNT de Rodovias 2014” constatou que do total das rodovias brasileiras, apenas 12% estão pavimentadas, enquanto 80,4% não estão pavimentadas e 7,6% estão em

³⁰⁰ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p. 37. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁰¹ CNT/SEST/SENAT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2014: relatório gerencial**. Brasília, 2014, p. 31. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/relGeral.aspx>>. Acesso em: 08 set. 2015.

obras.³⁰² De acordo com a pesquisa, da extensão total pesquisada das rodovias, em 62,1% delas foram detectados algum tipo de deficiência na pavimentação, sinalização ou na geometria da via.³⁰³ Na classificação geral, constatou-se as seguintes percentagens: 10,1% (ótimo), 27,8% (bom), 38,2% (regular), 17% (ruim) e 6,9% (péssimo).

Gráfico 7 - Resumo das Características das Rodovias Brasileiras - Extensão Total



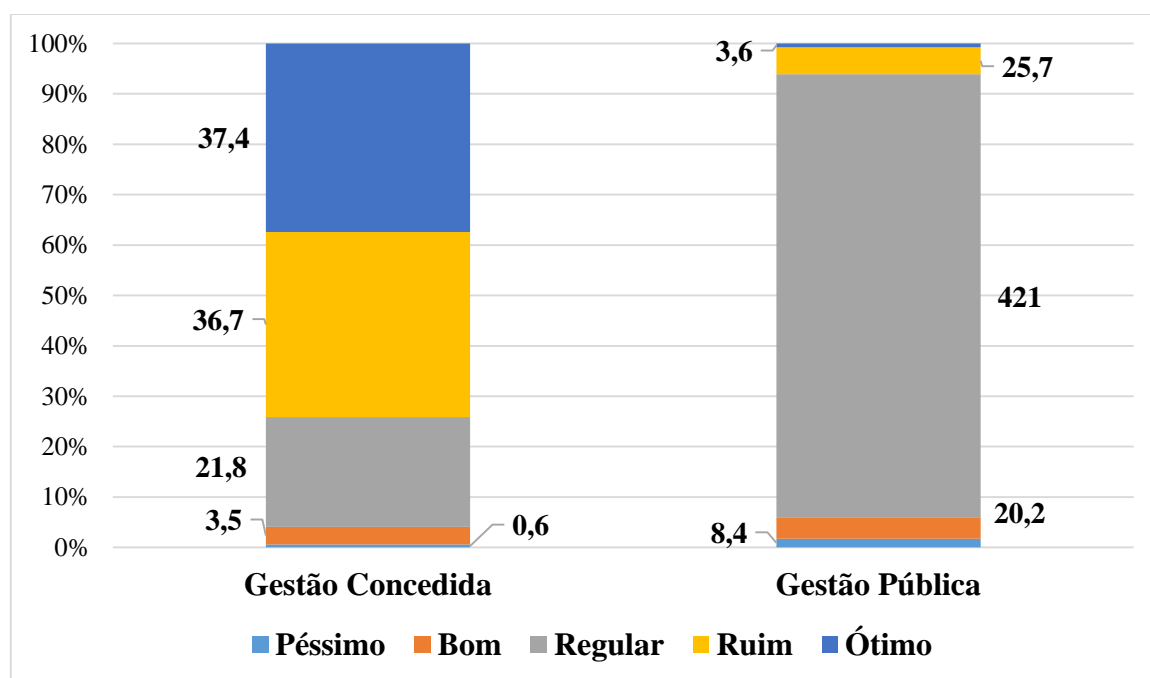
Fonte: Conselho Nacional de Trânsito³⁰⁴

Do total das rodovias avaliadas pela “Pesquisa CNT de Rodovias 2014”, 80,7% estão sob gestão pública e 19,3% estão concedidas, demonstrando a importância da participação do governo para o aumento na qualidade das rodovias brasileiras.

³⁰² CNT/SEST/SENAT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2014: relatório gerencial**. Brasília, 2014, p. 10. Disponível em: < <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/relGeral.aspx>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁰³ Ibid., p. 64.

³⁰⁴ Ibid., p. 67.

Gráfico 8 - Classificação do Estado Geral - Gestões Concedida e Pública

Fonte: Conselho Nacional de Trânsito³⁰⁵

Analisando os investimentos públicos federais na melhoria das rodovias brasileiras, percebe-se que grande parte do capital disponibilizado não é investido. No ano de 2013, foram autorizados em torno de 12 bilhões para investimento na infraestrutura rodoviária, deixando de ser investidos 3,6 bilhões (30,2%), estima-se que esse valor seria suficiente para adequar e manter cerca de 2,6 mil Km de rodovias que dariam para construir 1,7 mil m² de obras de artes especiais e 451,2 Km de trechos rodoviários, dentre outras formas de intervenções.³⁰⁶ Concluiu-se que o estágio das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas rodovias, no ano de 2014, deixou a desejar, tendo um balanço de apenas 22,2% das obras concluídas, havendo 42,5% dos trechos em obras e 35,3% ainda não iniciado.³⁰⁷

A demora na execução das obras e a perda de investimentos autorizados contribuem para a má qualidade do modal rodoviário brasileiro, sendo um dos responsáveis pelas seguintes estatísticas:³⁰⁸ 186.581 acidentes rodoviários ocorridos no ano de 2013, sendo 6.885 com vítimas fatais, 64.157 com vítimas e 114.011 sem vítimas. Dentro desses números, ainda morreram 8.551 pessoas e os custos totais dos acidentes giraram em torno de R\$17,7 bilhões de reais.

³⁰⁵ Ibid., p. 80.

³⁰⁶ Ibid., p. 332.

³⁰⁷ Ibid., p. 334.

³⁰⁸ Ibid., p. 339.

Na comparação com os oito países de maior dimensão do mundo, o Brasil possui a menor densidade de malha rodoviária pavimentada.³⁰⁹ No ranking de qualidade das rodovias do mundo, num total de 144 países, o Brasil encontra-se na 122ª posição, possuindo nota 2,8 na avaliação da infraestrutura das rodovias, notas que variam de 1 (extremamente subdesenvolvida—entre as piores do mundo) a 7 (extensa e eficiente—entre as melhores do mundo), compreendendo o período de 2013 a 2014.³¹⁰

Após toda essa análise da infraestrutura viária brasileira, percebe-se que grande parte dela não está em condições de oferecer um trânsito seguro aos motoristas que trafegam no país, sendo pertinente que o governo priorize 100% do uso disponibilizado dos investimentos na infraestrutura viária brasileira, além de outros setores, para que sejam colhidos resultados positivos na redução da violência do trânsito brasileiro.

5.3. Fiscalização permanente, eficiente e não abusiva para auxílio do cumprimento das leis

Segundo a OMS, o Brasil, atualmente, é um dos 25 países do mundo que estabeleceram alcoolemia zero para motoristas e um dos 130 países que utilizam o teste do bafômetro como fiscalização e garantia de cumprimento da lei. Ressaltando esses dados, a OMS afirma que as leis proibitivas são mais eficazes quando combinadas com fiscalização nos horários em que a probabilidade é maior de se encontrar condutores que ingeriram bebidas alcoólicas, já que “a percepção dos motoristas de que podem ser autuados é a chave para o sucesso da ação”.³¹¹

Para o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, há dificuldade em saber os reais motivos para a redução das mortes no ano de 2013, já que o Brasil ainda continua sem política nacional de redução de acidentes com metas, responsabilidade e recursos definidos, reiterando que “não adianta só fazer propaganda ou aumentar a multa, é preciso um programa permanente, em todos os governos”.³¹²

³⁰⁹ Os países em ordem de maior densidade da malha rodoviária pavimentada são (km/1.000Km²): EUA (438,1), China (359,9), Argentina (83,2), Rússia (54,3), Austrália (46,0), Canadá (41,6) e Brasil (23,9). Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³¹⁰ Ranking de qualidade dos países da América do Sul – 2014 e sua respectiva colocação: Chile – 5,1 (31º), Suriname – 4 (70º), Uruguai 3,5 (90º), Bolívia – 3,3 (95º), Peru – 3,2 (102º), Argentina – 3 (110º) e Brasil – 2,8 (122º). Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³¹¹ DUARTE, Ludmilla. **Com endurecimento da Lei Seca, cai em 16% índice de brasileiros que admitem beber e dirigir**. Portal Agência Saúde, 22 jun. 2015. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/18186-com-endurecimento-da-lei-seca-cai-em-16-indice-de-brasileiros-que-admitem-beber-e-dirigir>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³¹² MONTEIRO, André. Número de mortes no trânsito tem maior queda no Brasil desde 1998. **Folha de São Paulo**. Caderno Cotidiano: 10 nov. 2014. Disponível em: <<http://app.folha.uol.com.br/#noticia/485845>>. Acesso em: 08 set. 2015.

A fiscalização, fator preponderante para a diminuição dos acidentes de trânsito, quando inexistente é quase que automático o aumento da violência no trânsito viário. No início de 2014 foi constatado no estado de São Paulo o aumento das mortes nas estradas após a queda das blitzes da lei seca.³¹³

Fato é que o aumento de acidentes, vítimas e, principalmente, mortes coincide com um afrouxamento que a fiscalização da lei seca teve nesse começo de ano (2014). Segundo dados da Própria Polícia Militar, [...] houve uma grande redução no número de ações da chamada Operação Direção Segura – que fiscaliza o cumprimento da lei seca.

Em janeiro de 2013, haviam sido realizadas 227 operações do tipo. Neste ano (2014), foram apenas 70 ações, ou 69% a menos.

A queda do número de blitz já vem ocorrendo desde 2012. Naquele ano, a Polícia Militar realizou, ao todo, 4.798 blitzes da Operação Direção Segura em todo o Estado. Em 2013, esse número foi reduzido para 1.434 operações, redução de 70%.

Não há dúvida de que a falta de fiscalização está ligada ao aumento do número de acidentes. Nosso problema maior é a fiscalização. Ela é precária em função da deficiência de recursos humanos em todas as esferas da fiscalização. Esse efetivo pequeno de agentes fiscalizadores é a causa principal dos acidentes. A relação é estreita. Sem fiscalização, aumenta o número de acidentes, de mortes e de pessoas com sequelas. **As campanhas governamentais de conscientização não são persistentes. Essas campanhas se iniciam e acabam. Nada progride, nada evolui. As campanhas só têm início. Não têm meio, não têm fim.** Não conseguimos educar, fazer a correção da postura dos motoristas nem do pedestre, criar o respeito ao outro. Isso tudo é somatório para que os acidentes aconteçam.

A educação de trânsito, que é indicada pelo Código de Trânsito Brasileiro para ser ensinada desde a infância, é o principal fator para que consigamos mudar essa realidade e dar segurança para o tráfego (Dirceu Rodrigues Alves Jr. – Diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET). (grifo do autor)

No próprio “Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e de Saúde”, a OMS faz um resumo sobre como deve ser elaborada e aplicada uma legislação de combate aos acidentes de trânsito, como observa-se abaixo:³¹⁴

a) a **fiscalização deve basear-se numa sólida compreensão do problema**, respaldada pela legislação aplicável, em treinamento e equipamento adequados e em orientação estratégica;

b) **os objetivos da intervenção policial devem ser a redução de lesões e não prisões**;

c) as atividades de fiscalização devem ser por base informações e ser ampliadas gradualmente;

³¹³ RIBEIRO, Bruno; VALLE, Caio. Após diminuição das blitzes da lei seca, mortes nas estradas aumentam 37%. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 05 mar. 2014. Disponível em: < <http://saopaulo.estadao.com.br/noticias/geral,apos-diminuicao-das-blitze-da-lei-seca-mortes-nas-estradas-aumentam-37,1137595>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³¹⁴ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde. **Genebra, Global Road Safe Partnership**, 2007, p. 92. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

- d)a triagem alcoólica aleatória proporciona coibição geral, enquanto a fiscalização direcionada serve para facilitar o processamento de motoristas que se recusam a parar de beber e dirigir;
- e)as duas atividades de coibição geral e de fiscalização direcionada devem ser empregadas em combinação;
- f)as unidades móveis de triagem alcoólica devem poder fazer testes que sirvam de comprovação legal e autuar infratores no local;
- g)idealmente, pelo menos 1 em 3 motoristas deverá passar por uma triagem a cada ano;
- h)existe um leque de instrumentos móveis de triagem;
- i)**as atividades de fiscalização devem ser combinadas com publicidade e educação da população, a fim de ganhar a aceitação da comunidade;**
- j)**as atividades de fiscalização devem ser altamente visíveis, rigorosamente aplicadas a longo prazo e bem divulgadas.** (grifo do autor)

Assim como países mais desenvolvidos têm menos acidentes do que os menos desenvolvidos, há essa diferença entre os estados brasileiros. O Brasil, por ser o 5º maior país do mundo em dimensão, dificilmente conseguirá cobrir toda a área necessária com a atividade fiscalizatória e como o Código de Trânsito Brasileiro é nacional e as suas regras valem para todo o território, a diferença dos resultados entre as diferentes regiões deve-se ao fato de que algumas localidades possuem mais recursos, estrutura e capacidade para fiscalização do que outras.³¹⁵ Diante dessa problemática, é imperioso que haja uma política permanente de informação e educação da população para coibir os deslizos dos condutores.

5.4. Informação para uma melhor educação do condutor brasileiro

A OMS ressalta que o marketing social e a educação da população têm importantíssimo papel no processo evolutivo da segurança viária, todavia não devem ser a única forma de abordagem, mas sim usada como iniciativa subsidiária para informar e advertir as pessoas com intuito de dar maior credibilidade e legitimidade às políticas públicas, às leis e à própria fiscalização.³¹⁶

A publicidade trabalha para advertir as pessoas sobre coisas que talvez não saibam, reforçar coisas que já sabem, mas que podem esquecer e estimular

³¹⁵ OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**, p. 52. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³¹⁶ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p. 97. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

comportamentos que as pessoas podem não querer ter. Em geral, apoia as influências mais fortes de fiscalização da lei, emendas legislativas, providências de gestão do motorista (como licenciamento) e mudanças de engenharia que em geral levam a um programa de segurança viária efetivo.

A educação da população é particularmente importante quando novas leis estão sendo introduzidas, ou quando se está planejando uma fiscalização severa de leis existentes, mas que atualmente são desconsideradas. Isto é necessário para dar legitimidade à lei e à ação de fiscalização e também fornece uma base para influenciar reações da comunidade à lei e a sua fiscalização. Em tais casos, deve-se usar um programa em etapas de informação e de fiscalização. (grifo do autor)

A OMS acredita que as campanhas mais efetivas no que se refere à segurança viária são as que conseguem alcançar mudanças no comportamento dos indivíduos, impactando na consciência e na melhora das atitudes tendo por consequência o salvamento de vidas. O Brasil, por ser um país de grande extensão territorial, possui imensa dificuldade em controlar o cumprimento das leis pela fiscalização dos agentes de trânsito, devendo usar como medida subsidiária, porém essencial para o sucesso de uma política pública, o marketing social como auxílio para se chegar ao resultado de um trânsito mais seguro. Para isso, o governo precisa avaliar certos pontos críticos não cumpridos pelos condutores, o nível de aplicação e cumprimento da legislação vigente e a conscientização sobre os perigos do álcool e direção, para que seja elaborada uma campanha focada nesse ponto crítico.³¹⁷

O “Manual de Segurança de Trânsito para profissionais de Trânsito e de Saúde”, divulgado pela OMS, no ano de 2007, exemplificou maneiras de se criar uma campanha de publicidade referente às atividades de fiscalização e divulgação das normas legais pertinentes ao tema:

O cronograma de uma campanha de publicidade sobre álcool e direção em relação a atividades correlatas, como as mudanças na lei e a fiscalização policial, é um fator importante para o sucesso global da mudança de comportamento de usuários da via pública. É crucial haver uma boa coordenação entre as iniciativas. **Em geral, as pessoas estão mais preparadas a mudar seu comportamento se isto significar que estão respeitando a lei e não simplesmente sendo instadas a fazer algo simplesmente porque “faz sentido”.**

[...] Da mesma forma, é importante dar publicidade, seja por meio de campanhas ou por cobertura da mídia, a quaisquer mudanças na atividade de fiscalização (em geral, um aumento da atividade, ou critérios mais severos). A fiscalização visível e frequente é crucial para persuadir a população em geral a obedecer às leis sobre álcool e direção, e não apenas para interceptar os transgressores. A fiscalização funciona porque age como um coibidor. Assim, informar a população sobre atividades de fiscalização pode fazer com que as pessoas não bebam e dirijam, ao aumentar sua percepção de serem interceptadas. **Em geral, as mudanças de longo prazo na percepção da população e no comportamento dos motoristas, em especial em relação a comportamentos**

³¹⁷ Ibid., p. 99.

como álcool e direção, não são atingidas com facilidade, nem rapidamente. Isto significa que se deve prever um cronograma de anos, e não de meses.³¹⁸

No ano de 2011, o governo do estado de São Paulo, em parceria com o CEDATT,³¹⁹ realizou o “1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes”,³²⁰ ampliando o debate sobre o assunto e discutindo sobre as possíveis políticas preventivas para se conquistar um trânsito mais seguro no estado de São Paulo. Neste encontro, o Prof Dr. Dorinho Bastos, da Escola de Comunicação e Artes da USP, sintetizou sua parceria com a ABRAMET e como entende ser a melhor forma para se reduzir os acidentes de trânsito no país:

O contato com artigos e matérias, escritos por especialistas e profissionais multidisciplinares, que discursam sobre o assunto, nos fez colocar o problema permanentemente em nossa mente. Basta se inteirar dos princípios básicos dessa especialidade, para chegarmos a conclusão que a “prevenção” é uma de suas metas fundamentais. Ao longo de sua existência, foram inúmeras as ações e lutas da ABRAMET nas propostas junto aos governos que se sucederam, para a implementação e apoio às leis que buscam a prevenção de acidentes e segurança no trânsito de nossas cidades. **E “prevenção” está diretamente ligada a “comunicação”. É incentivando uma mudança de comportamento através da comunicação, que se “constrói” a prevenção.** (grifo do autor)

5.5. “Criminologia Midiática”

A divulgação da informação é de extrema importância para o sucesso de uma política que tem por objetivo reduzir os acidentes de trânsito, todavia, ao mesmo tempo que a mídia tem o papel de ajudar na divulgação da informação, também pode contribuir negativamente principalmente quando divulga notícias ou dados tendenciosos ou de maneira equivocada. A essa mídia que nada contribui foi denominada, por Zaffaroni, de “criminologia midiática”. Ela parte da premissa equivocada de que um maior rigor das leis é sinônimo de menos crimes e procura sempre destacar as punições das novas leis editadas e das políticas públicas criadas.³²¹

³¹⁸ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p.105. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

³¹⁹ Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes.

³²⁰ Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT). **Todos por um Trânsito mais seguro: 1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Terrestres**. São Paulo: BB Editora, 2011. Disponível em: <<http://www.sdmetropolitano.sp.gov.br/portalsdm/pdf/LIVRO%20FORUM%20CEDATT.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³²¹ DUAİLÍBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 109.

Um exemplo seria ler uma notícia dessas: “Ouro Preto tem aumento de 1.142,8% em prisões por embriaguez na direção”.³²² Uma notícia dessa tem o propósito de mostrar que a lei é mais rígida, significando mais prisões e, por consequência, menos crimes. Como vimos na análise dos capítulos anteriores sobre a edição da Lei nº 12.760/2012, provavelmente muitas pessoas acabaram sofrendo medidas desarrazoadas e desproporcionais nesse caso da notícia de Ouro Preto. Zaffaroni esclarece:³²³

[...]existe uma criminologia midiática que pouco tem a ver com a acadêmica. [...]que atende a uma criação de realidade através da informação, subinformação e desinformação midiática, em convergência com preceitos e crenças, que se baseia em uma etiologia criminal simplista, assentada em uma causalidade mágica. [...]O mágico é a ideia de causalidade especial, usada para canalizar a vingança contra determinados grupos humanos, o que, nos termos da tese de René Girard [...], faz desses grupos humanos bodes expiatórios.

Há certa cumplicidade entre a criminologia midiática e o poder punitivo do estado, já que este adota comportamentos muitas vezes inconstitucionais ou ilegais em virtude do estado de polícia ser tendenciosamente autoritário, enquanto aquela se encarregada da propaganda desse poder punitivo que nem sempre é respeitador de um Estado democrático de direito.³²⁴ De encontro a essa cumplicidade entre a criminologia midiática e o poder punitivo estatal, Luiz Flávio Gomes explica:

A criminologia midiática populista acha que não condenar criminalmente significa impunidade. Isso é um equívoco. As sanções administrativas são duras o suficiente para produzir efeito preventivo. [...]E a distinção entre as duas infrações é, acima de tudo, uma demanda de justiça. [...]Não podemos banalizar o conceito de crime nem tampouco a aplicação da sanção penal, com toda sua carga estigmatizadora. [...]O novo tipo penal, para além de um condutor embriagado, exige que a embriaguez altere a sua capacidade psicomotora, assim como tenha influência na sua forma de dirigir.³²⁵ É chegada a hora de impor limites a essa incivilizada “Criminologia midiática” que, globalizada desde os EUA, anda prestando mais desserviço que utilidade à evolução da sociedade, na medida em que mostra uma realidade mais caótica do que ela é, para alcançar objetivos privados por meios tortuosos ou pouco claros, tal como se fazia na preparação dos golpes de estado, tão frequentes no nosso continente latino-americano.³²⁶

³²² OURO PRETO tem aumento de 1142,8% em prisões por embriaguez na direção. **JARUONLINE**. 13 fev. 2014. Disponível em: < <http://www.jaruonline.com.br/noticia/ouro-preto-tem-aumento-de-1142-8-em-priso-es-por-embriaguez-na-direcao,geral,11842.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³²³ ZAFFARONI, 2012 apud DUAİLBI, Sérgio; PINSKY, Ilana; LARANJEIRA, Ronaldo. *Álcool e Direção: Beber ou Dirigir*: Um Guia Prático para Educadores, Profissionais de Saúde e Gestores de Políticas Públicas. São Paulo: Unifesp, 2010, p. 109 e 110.

³²⁴ DUAİLBI; PINSKY; LARANJEIRA, op. cit., p. 110.

³²⁵ GOMES; BEM, op. cit., p. 98.

³²⁶ GOMES, Luiz Flávio. O espetáculo do populismo penal midiático. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3283, 27 jun. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/22115>>. Acesso em: 3 set. 2015.

Conclusão: a eficácia preventiva da punição é muito acessória e humilde. Não podemos jogar toda nossa energia nela (como faz a criminologia midiática). O problema das mortes no trânsito é mais complexo e passa pela fórmula EEFP: Educação, Engenharia, Fiscalização, Primeiros Socorros e Punição. [...] Tudo tem que funcionar bem (os 5 eixos) para que algum resultado positivo aconteça de forma sistemática. Para a criminologia midiática populista, tudo se resolveria somente com o quinto eixo. Deplorável engano! O Brasil acredita nisso há muitos anos, e o resultado está aí: nenhum crime diminuiu.³²⁷

Com finalidade de atingir o lucro, a criminologia midiática, em um nítido processo de seletividade, transforma a informação em algo atrativo ao oferecê-la desprovida de técnica e fundamentação, criando uma ideia distorcida da realidade com base na manipulação da notícia em busca de audiência.³²⁸

Para Sérgio Salomão Shecaira, existe uma “fascinação pelo crime” no Brasil, onde a criminologia se transforme em um meio fértil propiciador de entretenimento para a população, aumentando a audiência e venda de revistas e jornais, mostrando que as notícias sobre criminologia estão direcionadas para atrair a atenção de expectadores.³²⁹ A partir do conhecimento dos meios de comunicação sobre a audiência que traz a produção de notícias sobre criminologia, acabam por tratar o crime como se fosse um espetáculo ao explorar catástrofes e enfatizar o neopunitivismo do estado,³³⁰ em nada ajudando na educação do cidadão brasileiro, contribuindo mais para uma subinformação e desinformação dos mesmos.

5.6. Políticas Públicas multifacetadas: análise do antes, durante e depois da colisão

São inúmeros os fatores que influenciam antes, durante e após a colisão, em virtude disso, o álcool é apenas uma pequena parcela de um todo que deve ser estudado e analisado para que realmente haja uma redução significativa do número de acidentes viários. Esses

³²⁷ GOMES; BEM, op. cit., p. 111.

³²⁸ DIAS, Fábio Freitas; DIAS, Felipe da Veiga; MENDONÇA, Tábata Cassenote. **Criminologia Midiática e a Seletividade do Sistema Penal**. 2º Congresso Internacional de Direito e Contemporaneidade. Santa Maria/RS: 04 a 06 jun. 2013, p.391. Disponível em: < <http://coral.ufsm.br/congressodireito/anais/2013/3-7.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³²⁹ TORRES, Fernando. Criminologia Midiática. **JusBrasil**. Disponível em: < <http://fernandotorres698.jusbrasil.com.br/artigos/151841085/criminologia-midiatica>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³³⁰ Ibid.

diversos fatores estão expostos abaixo para que se tenha conhecimento da magnitude das possíveis causas responsáveis pela insegurança do trânsito viário:³³¹

Fatores que influenciam na exposição ao risco

- fatores econômicos, como o nível de desenvolvimento econômico e a exclusão social; fatores demográficos, como idade e sexo; práticas de planejamento do uso de solo que influenciam nas distâncias a serem percorridas pela população e nos modos de viagem; combinação de tráfego motorizado em alta velocidade com usuários vulneráveis das vias; atenção insuficiente dada à integração da função da via nas decisões sobre limites de velocidade e os projetos da rede viária.

Fatores que influenciam na ocorrência da colisão

- velocidade excessiva ou inadequada; **álcool**, medicamentos ou drogas ilícitas; fadiga; ser jovem e do sexo masculino; que o condutor e os demais ocupantes do veículo sejam todos jovens; ser um usuário vulnerável das vias em áreas urbanas e residenciais; condução noturna; fatores veiculares – como frenagem, direção e manutenção; defeitos no traçado, desenho e manutenção das vias, que também podem levar a comportamentos de riscos por parte dos usuários; visibilidade inadequada devido a fatores ambientais (dificultando a detecção de veículos e outros usuários das vias); baixa acuidade visual dos usuários de vias.

Fatores que influenciam na severidade da colisão

- tolerância humana; velocidade excessiva ou inadequada; não uso de cinto de segurança e de dispositivos de retenção para o transporte de crianças; não uso de capacete pelos usuários de veículos de duas rodas; objetos fixos às margens das vias que não amortecem o impacto em caso de colisões; proteção insuficiente contra impactos para ocupantes do veículo e para aqueles envolvidos na colisão; **álcool** e outras drogas.

Fatores que influenciam no resultado da lesão após a colisão

- atraso na detecção da colisão e no transporte dos envolvidos para um serviço de saúde; incêndio decorrente da colisão; vazamento de materiais perigosos; **álcool** e outras drogas; dificuldade para retirar os ocupantes dos veículos; dificuldade para retirar pessoas de ônibus e automóveis envolvidos na colisão; falta de atendimento pré-hospitalar adequado; falta de atendimento adequado em salas de emergência hospitalar.

Para combater os acidentes de trânsito que envolvem ingestão de bebida alcoólica pelo motorista, é necessário a adoção de um tratamento multifacetado que combine “legislação e fiscalização, educação da população e marketing social”.³³² Também é essencial envolver um amplo leque de partes interessadas, incluindo aqueles que inicialmente possam opor-se ao programa”.³³³ O acidente de trânsito é um evento complexo que pode resultar da combinação de diversos motivos “relacionados aos componentes do sistema que abrange as vias, o ambiente,

³³¹ Peden M et al. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004. apud ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento**. OPAS, 2011, p. 28. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

³³² ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p. 116. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

³³³ Ibid., p. 116.

os veículos, os usuários das vias e o modo como eles interagem”.³³⁴ A diretora geral da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), Karla Betocco Trindade, acredita que para minimizar a incidência dos acidentes necessita-se atuar em quatro frentes que seriam a engenharia, fiscalização, serviços operacionais e educação, sendo através da atuação dessas frentes que haverá a eliminação ou minimização dos vetores geradores dos sinistros.³³⁵

Conforme estudo feito pela OMS, no ano de 2011, denominado “Manual de Treinamento para Prevenção de Lesões causadas pelo Trânsito”, diversas são as maneiras de se analisar os fatores de risco envolvidos nos acidentes de trânsito e a forma de evitá-los. Um modelo interessante descrito na tabela 9 descreve “os fatores de risco antes da colisão, durante a colisão e após a colisão, em relação à pessoa, veículo e ambiente”.³³⁶

³³⁴ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento.** OPAS, 2011, p. 23. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

³³⁵ Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT). **Todos por um Trânsito mais seguro: 1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Terrestres.** São Paulo: BB Editora, 2011, p. 98. Disponível em: <<http://www.sdmropolitano.sp.gov.br/portalsdm/pdf/LIVRO%20FORUM%20CEDATT.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³³⁶ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento.** OPAS, 2011, p. 24 e 25. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

Tabela 9 - Matriz de Haddon

		FATORES		
FASE		HUMANO	VEÍCULO E EQUIPAMENTOS	AMBIENTE
Antes da Colisão	Prevenção da Colisão	Informações Atitudes Condição debilitada Aplicação da lei	Condições mecânicas Luzes Freios Direção Controle de Velocidade	Projetos das vias Limites de Velocidade Elementos de segurança para pedestres
Colisão	Prevenção de lesões durante a colisão	Uso de dispositivos de retenção Condição debilitada	Cintos de Segurança Outros dispositivos de segurança Design com proteção a impactos	Elementos de proteção ao longo das vias
Após a Colisão	Preservação da vida	Noções de primeiros socorros Acesso à atenção médica	Facilidade de Acesso Risco de Incêndio	Facilidade para o resgate Congestionamento

Fonte: Organização Mundial da Saúde³³⁷

Obviamente essa tabela não contém todos os pontos necessários para fazer uma análise completa sobre os perigos do trânsito, mas ela ajuda na identificação e análise das etapas e da associação dos fatores existentes em cada uma delas, para que sejam adotadas medidas adequadas para a diminuição dos riscos no curto e longo prazo:³³⁸

Para a fase antes da colisão, é necessário selecionar todas as medidas que previnam a ocorrência da colisão. A fase da colisão está associada a medidas que previnam a ocorrência da lesão ou reduzam a sua severidade, caso ela ocorra. Por fim, a fase após a colisão envolve todas as atividades que podem reduzir o resultado adverso do evento, após a sua ocorrência.

³³⁷ Silcock D. Strategies for action. In: FIA Foundation for the Automobile and Society. Sharing Responsibility for Safer Roads: Conference Proceedings, 2003:56–61 apud ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento**. OPAS, 2011, p. 24. Disponível em: < http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.)

³³⁸ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento**. OPAS, 2011, p. 25. Disponível em: < http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

A abordagem sistêmica, elaborada com base nas ideias contidas na Matriz de Haddon, tem por fundamento a consideração das interações entre os diferentes componentes do trânsito, com a intenção de identificar a origem de erro e as falhas no desenho viário que venham contribuir em acidentes resultantes de vítimas fatais e não fatais, além de buscar atenuar as consequências dos mesmos.³³⁹ Uma abordagem sistêmica consiste em:

[...]considerar não somente os fatores subjacentes, mas também o papel de diferentes instituições e agentes em ações de prevenção. As lesões causadas pelo trânsito constituem um problema multidimensional que requer um enfoque integral dos determinantes, consequências e soluções.

[...]entender o sistema como um todo, a interação entre seus elementos e identificar onde há potencial para intervenção. Em particular, requer o reconhecimento de que **o corpo humano é altamente vulnerável à lesão e que seres humanos cometem erros. Um sistema de trânsito seguro é aquele que adapta e compensa a vulnerabilidade e a falha humana.**³⁴⁰ (grifo do autor)

“Mudar de um modelo simplificado de ações de segurança no trânsito para uma abordagem sistêmica requer um grande esforço orientado a adquirir conhecimento da natureza das colisões veiculares. Esse esforço é recompensado pela maior variedade de oportunidades abertas para ação preventiva e pelo desenvolvimento de medidas mais apropriadas. Obter conhecimento suficiente sobre os fatores que geram riscos na via e no sistema de transporte implica a análise da cadeia de eventos que levam às colisões e às lesões. Como esses fatores se relacionam com o comportamento humano e aos componentes físicos e técnicos da via e do sistema de transporte, a análise detalhada das colisões nas vias pode demandar uma abordagem multidisciplinar.”³⁴¹

Por fim, é de fundamental o monitoramento e avaliação de qualquer programa para se entender sobre sua funcionalidade e eficácia, além de determinar se ele é apropriado para a população-alvo e se existiu algum problema na sua implementação.³⁴²

5.7.Responsabilidade compartilhada

O governo sempre mostrou uma tendência em colocar grande parte da culpa dos acidentes na imprudência dos usuários que, por falta de informação, aceita tal argumento e continua repetindo-o sem averiguar ou checar se a situação realmente deve ser observada dessa maneira³⁴³. Como se não bastasse tal situação, os meios de comunicação “compram” essa

³³⁹ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento.** OPAS, 2011, p. 24 e 25. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁴⁰ Ibid., p. 25 e 26.

³⁴¹ Ibid., p. 24 e 27.

³⁴² Ibid., p. 121.

³⁴³ Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT). **Todos por um Trânsito mais seguro: 1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Terrestres.** São Paulo: BB Editora, 2011, p. 103. Disponível em: <

desculpa e a proliferam nos noticiários sem aprofundar a análise sobre o tema, fazendo com que tal inverdade se torne uma verdade:³⁴⁴

É óbvio que em um grande número de acidentes de graves proporções a imprudência, a imperícia e até mesmo a irresponsabilidade dos motoristas tenham papel relevante na sua explicação. **Contudo, culpar apenas o motorista não é ético porque procura esconder uma grande parte da responsabilidade que cabe a outros atores do sistema trânsito – neste caso não me refiro unicamente ao lado governamental mas aos vários setores que gravitam em torno da segurança no trânsito e que incluem fabricantes de produtos, componentes, peças, serviços etc.** Em países líderes da Europa, notadamente na Suécia, observa-se um empenho extraordinário da indústria da segurança no trânsito para salvar vidas em vez de culpar pessoas, empresas ou serviços. **No caso brasileiro, com tantos problemas nas vias, nos veículos e nos usuários, é inaceitável culpar apenas o motorista, embora, óbvio, ele tenha sua parcela de contribuição para a consecução do acidente.**

O que pretendo, assim, levantar neste artigo é a necessidade e a importância de mudar o discurso verde-amarelo a partir de agora e propor a adoção de uma atitude de responsabilidade compartilhada em relação à acidentalidade no trânsito. Se quisermos realmente baixar o número de mortos, feridos graves e mesmo de acidentes de maiores consequências, é indispensável adotar postura mais honesta, mais consequente e, notadamente mais ética.

É essencial fazer um mea-culpa pelos acidentes de trânsito e assumir posição coerente com a importância do papel que cada um dos atores neste quadro lamentável. Que não nos enganemos: temos um sistema trânsito altamente falho no Brasil e, pior que isto, sem perspectivas de melhora imediata. (grifo do autor)

Para o especialista em segurança no trânsito, Jota Pedro Corrêa, o Brasil necessita de uma liderança que esteja disposta a assumir os erros dos órgãos públicos e pontuar claramente de quem são as responsabilidades, não assumidas, causadoras de tantas perdas que ocorrem no trânsito, como as listadas abaixo:³⁴⁵

- Ausência de prioridade do Governo para com o tema;
- Inexistência de programas concretos de redução da severidade dos acidentes;
- Estrutura governamental inadequada para gerenciar tamanho desafio;
- Falta de programas consistentes de educação/informação;
- Precariedade do estado geral das estradas não pedagiadas;
- Falta de fiscalização;
- Má qualidade da formação dos motoristas;
- Falta de monitoramento rigoroso dos Detrans sobre os serviços prestados pelos CFCs;
- Ausência da tão esperada inspeção veicular;
- Falta de assistência/orientação às prefeituras para desenvolver programas municipais;
- Despreparo de prefeituras sobre como implementar programas locais;

<http://www.sdmetropolitano.sp.gov.br/portalsdm/pdf/LIVRO%20FORUM%20CEDATT.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁴⁴ Ibid., p. 103.

³⁴⁵ Ibid., p. 105.

- Desinteresse das lideranças empresariais, políticas, sociais, religiosas de mobilizar seus públicos para enfrentar o problema;
- Envolvimento modesto do setor privado em programas internos;
- Maior capacitação/informação dos que atuam na área (engenharia de tráfego, educação de trânsito são exemplos de setores onde precisamos progredir muito);
- Maior capacitação de profissionais da comunicação (imprensa/propaganda);
- Mais informação de qualidade à sociedade sobre mudança de comportamento;
- Excesso de jeitinhos.

O intento da Lei Seca é dos mais nobres, diminuir a quantidade de acidentes de trânsito e os prejuízos causados às famílias e, principalmente, aos cofres públicos. Todavia, parece que além desse notável motivo, a forma como a lei foi redigida dá a entender que, além da intenção de “castigar” qualquer pessoa que ingira qualquer quantidade de bebida alcoólica, independentemente de ter sua capacidade psicomotora alterada ou não, também quis tornar o Código de Trânsito Brasileiro em um “Código Tributário” com o fim de apenas arrecadar e não educar.³⁴⁶

Conforme já visto, ao longo do presente trabalho, dificilmente um motorista parado em uma abordagem policial ou em uma blitz, sairá sem algum tipo de sanção, a não ser que seja sorteado com a ‘benevolência’ do agente de trânsito. Ao se recusar a realizar qualquer um dos testes ou exames, estando embriagado ou não, será aplicada infração administrativa (R\$1.915,40) e, ao aceitar realizar os testes, apenas se realmente não tiver uma gota de álcool em seu sangue sairá sem receber qualquer punição, porque caso tenha ingerido 2 latas de cerveja, será considerado criminoso (tendo direito à fiança, com valor estipulado pelo delegado) e, se tiver bebido apenas 1 chope, receberá uma infração administrativa (R\$1.915,40).

Diante disso, surge a seguinte questão: qual a destinação do dinheiro arrecadado com as multas de trânsito?³⁴⁷ Faz-se pertinente essa pergunta, pois a criação de uma lei tão rigorosa como a Lei nº 12.760/2012, deveria pressupor que a malha viária está em perfeitas condições e que a fiscalização está sendo eficiente e que, mesmo assim, não estão diminuindo os acidentes de trânsito, o que seria totalmente aceitável tomar uma medida mais enérgica com a criação da mencionada lei.

³⁴⁶ ANOTAÇÕES sobre a lei seca – suspeitas de embriaguez. p. 1. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/anotacoes_sobre_suspeitas_de_embriaguez.pdf>. Acesso em: 10 set. 2015.

³⁴⁷ Cada estado possui regras próprias de destinação desse orçamento, no entanto o artigo 320 do CTB estabelece a vinculação das receitas provenientes das multas:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.”

É contraditório o cidadão brasileiro ser obrigado a se submeter a umas das mais altas cargas tributárias do mundo e, ao mesmo tempo, não exigir do governo medidas efetivas contra a redução dos acidentes de trânsito e se conformar com uma mera lei, quando na verdade ela não resolve o problema e ainda cerceia a liberdade de muitos por causa do abuso de poucos. Para os políticos é interessante editar uma lei nesse molde com supostas ideologias e expectativas de falsos resultados, já que isso lhe rende votos, do que formular políticas públicas que obtenham resultados a longo prazo, porém concretos e efetivos. A lei seca deveria ser editada pensando também nas suas consequências negativas para as diversas esferas da sociedade e não de forma a atender pressões políticas e econômicas, já que muitas vezes não são motivos que envolvem o cerne da questão e muito menos apontam para a ideal solução do problema. É óbvio que os acidentes causados por motoristas realmente bêbados devem ser combatidos, mas afirmar que qualquer quantidade de álcool no organismo de um condutor é a causa dos acidentes, seria a mesma coisa que retirar a culpa total do governo diante da sua incapacidade de encontrar a real causa dos incidentes, pois são os excessos que devem ser combatidos.

Uma lei que restringe garantias constitucionais e atribui sanções desprovidas de razoabilidade deveria pressupor que o sistema de trânsito brasileiro está em condições ideais de uso (malha viária ideal, motorista bem informado e educado e fiscalização eficiente) e que mesmo assim os acidentes não estão diminuindo, concluindo que realmente não há outra forma de proteger a “segurança viária” e “incolumidade pública” sem medidas extremas.³⁴⁸

No entanto, como já pontuado, o que aconteceu foi exatamente o contrário, mesmo sabendo que a fiscalização pouco acontecia, além de ter sua eficiência duvidosa, e que a malha viária não está em seu melhor estado³⁴⁹ e o condutor brasileiro não é dos mais educados e bem informados, o caminho mais fácil foi a instituição de uma lei que cercasse os motoristas por todos os lados independentemente de sermos um país onde a cada esquina há oferta de bebidas alcoólicas a preços acessíveis e as propagandas desses produtos atraírem cada vez mais os consumidores. Se não há, por parte do Estado, capacidade para cumprir com suas obrigações provenientes da lei, não há o menor sentido de impor “verdades absolutas” de modo que “lhe fiquei favorável e fácil cumprir com seu dever, colocando o cidadão brasileiro em situação flagrantemente desfavorável e ilegal”.³⁵⁰

³⁴⁸ ANOTAÇÕES... op. cit., p. 2.

³⁴⁹ Ibid.

³⁵⁰ Ibid., p. 11.

A distribuição em massa e a facilidade em se obter uma bebida alcoólica no país não condiz com a intenção e o enrijecimento da “Nova Lei Seca”. Se há venda de bebida alcoólica em cada esquina no Brasil é porque o governo brasileiro incentiva essa distribuição por arrecadar fortunas com a cobrança de impostos sobre esses produtos e, ao mesmo tempo que incentiva esse ato, também coíbe o condutor que ingere bebida alcoólica e dirige, sem nem ao menos viabilizar meios de transportes alternativos para que o cidadão abdique de seu veículo particular. A lei seca é uma medida incompleta, pois não resolve o problema em toda sua plenitude. É como se o governo dissesse: “Cidadão, todas as bebidas estão aí à sua disposição a preços acessíveis, mas não beba antes de dirigir, pois haverá consequências, e arrume um meio de voltar para a casa já que transporte público não está tão à disposição quanto as bebidas alcoólicas”. O desembargador do TJ-RJ, Benedicto Abicair faz breve comentário sobre essa específica situação:

Importa, ainda, destacar a obrigatoriedade do Poder Público em viabilizar transporte alternativo adequado para os que se privem dos automóveis particulares. É inconcebível que à noite cessem os serviços do metrô, sejam reduzidos os horários de circulação dos ônibus, cujos motoristas não são regularmente fiscalizados, sem contar o péssimo estado dos táxis, que cobram bandeira dois, e são conduzidos por motoristas cada vez menos preparados.³⁵¹

O magistrado Ricardo Teixeira Ramos, da 1ª Vara Criminal de Aparecida de Goiânia (GO), possui entendimento contrário às pessoas que defendem a Lei Seca.³⁵²

Todos os argumentos que se levantam para sustentar a viabilidade da Lei Seca ou qualquer ângulo que se analise a questão não resistem a fria e jurídica interpretação. **São falhas as premissas que não se sustentam se analisarmos outros fatos, que em tese também causam prejuízos à sociedade e situações das mais diversas.** A Lei Seca precisa sim sofrer serias alterações deve tratar diferentemente as situações das mais diversas. **O que não pode é pegar o mínimo pelo geral, tal como fez a lei. Não se pode punir de forma tão severa quem simplesmente faz uso de uma latinha de cerveja, isto na mesma proporção de quem se encontra absolutamente embriagado.** (grifo do autor)

³⁵¹ ABCAIR, Benedicto. Abordagem só vale se motorista cometeu infração. **Revista Consultor Jurídico**, 21 jul. 2009. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-jul-21/inconcebivel-abordagem-criterio-ver-motorista-bebado>>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁵² PASSOS, Anderson. Decisão de juiz de Goiás vira manifesto contra Lei Seca. **Revista Consultor Jurídico**. 06 set. 2008. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2008-set-06/decisao_juiz_goiás_vira_manifesto_lei_seca>. Acesso em: 08 set. 2015.

Em comentários sobre a Lei nº 11.705/2008, mas que se fazem ainda presentes na Lei nº 12.760/2012, Cid Sabelli³⁵³ tece breve esclarecimento:³⁵⁴

Essa nova realidade, aliada aos costumeiros abusos por parte de agentes públicos (principalmente os poucos da “parte podre” ligados às atividades policiais), permitirá, sorrateiramente, o crescimento da corrupção, do abuso de poder, sem falar em prejuízos diversos (financeiro, moral, material etc.) e, mais uma vez, servirá para enfraquecer o “escudo” conquistado a preço, literalmente, de sangue e vida daqueles que lutaram para que o Brasil tivesse uma Constituição Democrática, garantidora de valores como vida, liberdade, propriedade, etc., mas para que eles existissem também na prática.

Infelizmente, impossível adentrar ao tema proposto sem antes esclarecer a vergonhosa utilização da “máquina” legislativa com fins eleitoreiros, seguido do oportunista alarde midiático que manipula a boa-fé de grande parte da população e a convence prestar apoio a “iniciativas salvadoras” como esta.

[...] Precisamos, antes de mais nada, trazer para o cenário principal não apenas os pseudos benefícios dessa lei “salvadora”, mas principalmente suas conseqüências, diretas ou indiretas, aos demais direitos dos cidadãos. Está passando da hora de o cidadão entender que para cada direito preservado ou conquistado, não podemos perder outros dois.

O Brasil é visto há anos como um país “cervejeiro” sendo culturalmente e socialmente aceito a mistura entre o lazer e o álcool, o que nos leva a crer que a pior opção seria colocar expectativas apenas na repressão mediante leis rígidas, devendo haver, antes disso, um conjunto de medidas que leve o cidadão a entender a importância e necessidade de modificação dessa cultura. A responsabilidade deve ser compartilhada entre o governo e o cidadão, sendo que o estado possui o dever de fiscalizar a manutenção dos veículos, os centros de formação de condutores e o cumprimento das leis com eficiência; informar, educar e ensinar os condutores; investir na infraestrutura viária (sinalização, manutenção das vias etc); investir nos cuidados dos acidentados, e legislar com razoabilidade em respeito ao seu ordenamento jurídico; enquanto o condutor deve respeitar as regras contidas no código de trânsito e absorver as informações divulgadas pelo governo e ensinadas nos centros de formação de condutores.

O que o governo brasileiro precisa é assumir essa responsabilidade compartilhada e focar em uma política que tente modificar e conscientizar a cultura da população que abusa do

³⁵³ Formado em Direito pela Universidade de Guarulhos – UnG. Pós-Graduado em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público de São Paulo – ESMP. Com Extensão Universitário em Tribunal do Júri e Justiça Militar, pela Universidade Salesiano – UniSal. Aprovado no exame de Ordem pela OAB/SP e Concursado para o Tribunal de Justiça Militar do Estado de São Paulo, onde exerceu os cargos de Escrevente-Chefe; Assistente de Gabinete da Presidência e Diretor de Divisão. Agraciado com o Colar do Mérito Cívico e Cultural reconhecido pelo Ministério da Educação e Cultura. Autor do livro “Processo Penal Militar – Da teoria à prática” e vários outros artigos jurídicos publicados e sites e revistas eletrônicas.

³⁵⁴ SABELLI, Cid. **Lei nº 11.705/08: A violação de direitos em formato jurídico. Quando o cidadão vai entender?** Jusmilitaris. Disponível em: <<http://www.jusmilitaris.com.br/novo/uploads/docs/leiseca.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

uso de bebidas alcoólicas antes de conduzir um veículo automotor, mas não apenas com punição mediante leis rígidas, e sim com políticas que realmente façam com que o cidadão queira abdicar do seu veículo particular por entender a importância desse ato. A melhor opção seria uma contrapartida do governo com relação aos meios alternativos de transportes, como transporte público e taxi. Em poucas cidades houveram tentativas de fazer esse investimento em transportes alternativos, mas foram pouco expressivos. As melhores tentativas ocorreram por investimentos do setor privado.

5.8. Incentivo aos transportes alternativos para maior eficiência da Lei Seca

Após a edição da lei seca, existiram algumas alternativas criadas por estabelecimentos comerciais e órgãos públicos para incentivar o motorista a abdicar do conforto de ir aos lugares com o próprio carro, quando fosse ingerir bebida alcoólica. Abaixo estão alguns dos exemplos:

- 1) Na cidade de Belo Horizonte (MG), bares e restaurantes buscaram alternativas para recuperar a queda que houve na venda de bebidas alcoólicas em seus estabelecimentos. A principal alternativa encontrada foi firmar parcerias com taxistas e conceder descontos aos clientes que consumissem certa quantidade de algumas bebidas ou comidas do estabelecimento. Ao consumir certas mercadorias do bar, o cliente recebia um cupom de desconto que poderia ser usado como crédito para a volta de táxi até sua residência.³⁵⁵
- 2) A Ambev, Easy Taxi e Visa firmaram uma parceria na qual a pessoa que se deslocasse de táxi, por meio do aplicativo Easy Taxi, até um “Quiosque Chopp Brahma” ganharia um Chopp. O cliente que consumisse mais dois chopes e uma porção receberia desconto na corrida do táxi e, caso resolvesse pagar a conta com um cartão Visa, receberia um segundo cupom de desconto para utilizar em uma próxima corrida pelo aplicativo.³⁵⁶
- 3) Na cidade de São Paulo, o aplicativo Easy Taxi e o Banco Santander, nas corridas entre 20:00 e 6:00, ofereceram para os clientes Santander, mediante um

³⁵⁵ MIRANDA, Bernardo. Restaurantes custeiam táxi para driblar Lei Seca. **O Tempo**. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/restaurantes-custeiam-t%C3%A1xi-para-driblar-lei-seca-1.995132>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁵⁶ EASY TAXI, Ambev e Visa firmam parceria em ação para o Carnaval. **PROOXXIMA**. Disponível em: <<http://www.prooxima.com.br/home/mobile/2015/02/02/EasyTaxi-Ambev-e-Visa-firmam-parceria-em-acao-para-o-Carnaval.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

cadastro, o pagamento de metade do valor nas corridas que fossem feitas com o uso do aplicativo.³⁵⁷

- 4) Algumas cidades visaram uma alternativa aos táxis, opções mais caras, criando linhas de ônibus para passarem em regiões consideradas “boêmias”, ou seja, com grande quantidade de bares. Na cidade de Porto Alegre há uma linha de ônibus que opera diariamente, com intervalos de 30 minutos, das 22:30 às 4:30.³⁵⁸
- 5) Em 2009, uma iniciativa da Secretaria de Transportes da cidade de São Paulo foi a criação de pontos pela cidade do “Táxi Amigão – Amigo da Lei Seca”. Nas sextas-feiras, sábados e vésperas de feriado, das 20:00 às 6:00, há descontos de 30% na corrida, sendo o preço equivalente da tarifa 1.³⁵⁹ No entanto, as alternativas precisam ser viáveis para as duas partes, sendo que o projeto citado acabou fracassando por falta de adesão dos taxistas.

Essas medidas ocorrem em poucas cidades, devendo ser mais incentivada pelo Governo para obter uma eficácia maior na redução de acidentes com veículos automotores. Os transportes públicos (ônibus ou metrô) seriam as alternativas menos viáveis em virtude da sua locomoção demorada, porém mais acessível financeiramente, opção que seria mais usada nas classes mais baixas. Já os táxis, apesar de serem mais rápidos, são considerados caros por boa parte da população (classe média) que muitas vezes prefere utilizar seu próprio veículo. Uma pesquisa realizada pelo IBOPE coletou algumas dessas informações:³⁶⁰

Pesquisa do IBOPE

Pesquisa realizada pelo IBOPE em outubro com 805 pessoas, entre homens e mulheres, a partir de 18 anos de idade, pertencentes às classes A, B e C, alerta que:

- 39% costumam sair às sextas-feiras e aos sábados à noite, sendo que 49% consomem bebida alcoólica e 24% dirigem nessas ocasiões.

- **56% não utilizam o serviço de táxi, pois acham que a tarifa é muito cara.**

- **53% utilizariam mais o serviço de táxi para ir a bares, festas ou eventos onde há consumo de bebidas alcoólicas caso a tarifa fosse mais barata.**

Já o levantamento com 400 taxistas, na mesma pesquisa Ibope, aponta que:

³⁵⁷ SÁ, Clarice. Ônibus, táxi e Disk Lei Seca viram opção para motorista após regras mais duras. **IG**. Caderno Último Segundo. São Paulo, 20 dez. 2013. Disponível em: < <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2013-12-20/onibus-taxi-e-disk-lei-seca-vm-opcao-para-motorista-apos-regras-mais-duras.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁵⁸ Ibid.

³⁵⁹ PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Prefeitura lança Táxi-Amigão – Amigo da Lei Seca**. Transporte/Notícias. São Paulo, 30 nov. 2009. Disponível em: < <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=12153>>. Acesso em: 08 set. 2015.

³⁶⁰ Ibid.

- **46% acreditam que um programa de redução de tarifas em determinados horários aumentaria a utilização do táxi pela população.**
- **72% aprovam o desconto na tarifa em troca de pacote de benefícios para incentivar o uso de táxi.**
- 38% acreditam que a população utilizaria o serviço de táxi mais vezes se o valor da corrida, incluindo a bandeirada e o custo por quilômetros rodado, fosse menor.
- Entre aqueles que acreditam que a população utilizaria mais vezes o táxi, 71% acham que haveria aumento da renda mensal do taxista.

Percival Maricato, diretor jurídico da seção paulista da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel-SP), avaliou que a criação de drinques sem álcool, parcerias com empresas de táxis e os programas estimulados pelo governo são apenas “paliativos perto das grandes perdas sofridas pelo setor”.³⁶¹ Não só os estabelecimentos comerciais perderam com isso, mas o próprio governo continuar sofrendo perdas, já que as taxas de acidentes continuam aumentando e o motorista continuam utilizando seu próprio veículo pela falta de transportes alternativos financeiramente viáveis.

5.9. Como tornar a Lei nº 12.760/2012 razoável?

Para se valer do princípio da proporcionalidade em relação à Lei nº 12.760/2012, deve-se distinguir as penalidades de acordo com as intensidades dos delitos. A nova lei seca deixou de legislar sobre diversos pontos importantes, fazendo apenas uma análise geral dos acidentes de trânsito causados pela ingestão de álcool. A lei poderia ser mais rígida com os condutores que estejam em situações específicas, ou seja, para casos específicos a lei poderia valer-se de índices de CAS menores e/ou exigir condutas menos relevantes ou com menor risco de perigo para imputar uma infração administrativa ou penal. Propõe-se uma divisão de 3 níveis de penalidades e sanções, separando cada nível de acordo com a intensidade da infração cometida e do nível de CAS do indivíduo.

A tolerância zero, de forma alguma é a melhor opção, vide os argumentos já citados no neste trabalho como a criação de situações sociais e jurídicas absurdas que dariam causa a punições desproporcionais ao condutor. No entanto, existem situações em que um limite de alcoolemia extremamente baixo seria necessário devido ao perigo ou complexidade da situação, podendo ser aplicada a grupos específicos de condutores como:³⁶² 1) condutor possui CNH

³⁶¹ SÁ, Clarice, op. cit.

³⁶² ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007, p. 75 e 76. Disponível em: <http://www.grsproadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

provisória: é fato que o motorista que ainda está com sua carteira de habilitação provisória detém um menor tempo de experiência na condução do veículo automotor e com o ambiente do trânsito, sendo mais suscetível a cometer equívocos e desvio de atenção; 2) condução nas rodovias: a velocidade dos veículos nas estradas é bem maior do que no perímetro urbano, exigindo concentração absoluta do motorista³⁶³ para se obter uma maior rapidez dos reflexos em situações peculiares das estradas (ultrapassagem, maior velocidade, maior tempo na direção do veículo em virtude das longas viagens etc); 3) Motorista Profissional: motorista de ônibus, taxista ou o transportador de cargas, condutor de veículos pesados etc, possuem responsabilidade muito maior do que um condutor comum já que estão prestando um serviço, devendo zelar pelo bem que está transportando, podendo ser uma mercadoria qualquer ou até mesmo outras pessoas. Um motorista profissional com certeza deve ter um zelo muito maior na condução do veículo e por isso, caso tenha ingerido bebida alcoólica durante seu horário de serviço ou esteja sob o efeito dela, mereceria uma medida mais severa do que um motorista comum que estivesse a passeio; 4) Reincidente: caso uma pessoa reincidir no mesmo delito, dentro do período de um ano após o cumprimento da infração ou crime, ela deve receber uma punição maior do que aquela que havia recebido.

Como bem apontado por Yordan Moreira Delgado³⁶⁴ deveria ser prevista uma tolerância genérica de pelo menos 4dg, evitando muitos dos problemas já relatados neste trabalho: punição de quantidades ínfimas de ingestão de álcool, bombom de licor, enxaguante bucal etc.³⁶⁵ Delgado propõe que a partir de 4dg o condutor sofreria multa e de 8dg teria a habilitação suspensa. Sobre o crime de trânsito, faz a seguinte consideração:³⁶⁶

Caso se admitisse algum nível de consumo de álcool em que o perigo fosse presumido pelo legislador, certamente este limite não deveria ser o de 6 decigramas, quiçá 1,5g/l de sangue, pois neste caso, há estudos que demonstram que a direção fica perigosíssima, mas mesmo assim, não se entende como mais adequada a criação de um tipo penal abstrato, pois, certamente o crime de perigo concreto melhor se amolda à realidade, pois em termos de álcool, diversos fatores, além da quantidade por litro de sangue, interferem no risco de se dirigir, como o grau de resistência da pessoa ao álcool, a velocidade com que se bebeu, se a pessoa estava bem alimentada, e principalmente, se a pessoa costuma ser cautelosa na direção quando bebe ou não.³⁶⁷

³⁶³ CAVALCANTI, op. cit.

³⁶⁴ Mestre em Direito pela FDC/RJ (área de concentração: políticas públicas e processo), professor de Direito Penal do UNIFE/PB, palestrante, ex-Promotor de Justiça, Procurador da República e autor em co-autoria da obra – Comentários sobre a Reforma do CPP e Lei de Trânsito.

³⁶⁵ DELGADO, Yordan Moreira. Lei Seca pode reduzir acidentes, mas provoca injustiças graves. **Revista Consultor Jurídico**, 16 jul. 2008. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2008-jul-16/lei_seca_reduzir_acidentes_provoca_injusticas_graves>. Acesso em: 07 set. 2015.

³⁶⁶ Ibid.

³⁶⁷ Ibid.

Com fundamento nas palavras do Procurador da República Yordan Moreira Delgado e em toda a abordagem feita neste trabalho, poderia ser feita uma divisão de 3 níveis de penalidades e sanções, separando cada uma delas de acordo com a intensidade da infração e do nível de CAS do condutor como critério subsidiário.

O 1º nível de penalidade seria da seguinte forma: infração gravíssima com perda de 7 pontos na carteira de habilitação, multa no valor de R\$1.915,40, além de poder haver as medidas administrativas de recolhimento da CNH pelo agente de trânsito e retenção do veículo até a presença de condutor habilitado. Pelo critério quantitativo, nessa faixa seriam enquadrados condutores que estivessem com CAS entre 4 e 8dg/L e seu equivalente por litro de ar alveolar. Pelo critério qualitativo, estariam os condutores que fossem analisados pelo perito, sendo atestado que o motorista estaria alcoolizado, ou seja, que ingeriu bebida alcoólica, mas não chega a estar embriagado. Agravante nesse caso seria encontrar condutores ainda com “permissão de dirigir”, condutores profissionais, operadores de transporte público, reincidentes na infração (dentro de 1 ano após cometimento da infração) ou estar trafegando em rodovia; casos em que sofreria todas as medidas e penalidades acima além da suspensão da habilitação por 6 meses.

O 2º nível de penalidade seria da seguinte forma: infração gravíssima com perda de 7 pontos na carteira de habilitação, multa no valor de R\$1.915,40, suspensão de 12 meses da CNH, obrigatoriedade do recolhimento da CNH pelo agente de trânsito e retenção do veículo até a presença de condutor habilitado. Pelo critério quantitativo, nessa faixa seriam enquadrados condutores que estivessem com CAS entre 8 e 15dg/l e seu equivalente por litro de ar alveolar. Pelo critério qualitativo, seria o indivíduo que, após o exame clínico do perito, ficou constatada sua embriaguez e que não estava praticando nenhuma direção anormal ou perigosa. Agravante nesse caso seria encontrar condutores ainda com “permissão de dirigir”, condutores profissionais, operadores de transporte público, reincidentes na infração (dentro de 1 ano após cometimento da infração) ou estar trafegando em rodovia; casos em que seria adicionada a prisão em flagrante, porém afiançável.

O 3º nível de penalidade seria da seguinte forma: infração gravíssima com perda de 7 pontos na carteira de habilitação, multa no valor de R\$1.915,40, suspensão de 12 meses da CNH, obrigatoriedade do recolhimento da CNH pelo agente de trânsito e retenção do veículo até a presença de condutor habilitado, além de prisão em flagrante, porém afiançável. Pelo critério quantitativo, nessa faixa seriam enquadrados condutores que estivessem com CAS

acima de 15dg/l e seu equivalente por litro de ar alveolar. Pelo critério qualitativo, seria o indivíduo que, após o exame clínico do perito, ficou constatada sua embriaguez e comprovado que estava praticando direção anormal ou perigosa, expondo a dano a incolumidade de outrem. Agravante nesse caso seria encontrar condutores ainda com “permissão de dirigir”, condutores profissionais, operadores de transporte público, reincidentes na infração (dentro de 1 ano após cometimento da infração) ou estar trafegando em rodovia; casos em que seria adicionada a cassação da CNH do condutor.

Por fim, pelos motivos já expostos neste trabalho, deveria haver um maior cuidado na valoração da prova do auto de constatação feito pelo agente de trânsito, não podendo ser válida de forma alguma quando for a única prova contra o condutor, devendo ser exigido que a embriaguez do motorista seja certificada por todos os meios de provas possíveis durante a abordagem policial, além disso deveria ser extinto o §3º do art.277, pois é inadmissível a imputação de uma infração ao condutor que exerce o direito de não produzir provas contra si próprio, e adaptação do art.276 para ficar adequado às adaptações propostas acima neste subcapítulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de toda a exposição e análise contida neste trabalho, pretendeu-se desenvolver considerações sobre as principais inovações trazidas pela Lei nº 12.760/2012, no que se refere à embriaguez e seus reflexos nas esferas administrativa e penal, e seus supostos benefícios para a sociedade brasileira. A compreensão dessas alterações foi possível em virtude do estudo da evolução do tema desde o Código de Trânsito de 1997 até a nova lei seca de 2012. Após a exposição dos problemas, sugestões de soluções e análise dos questionamentos, pode-se depreender as seguintes ideias dispostas nos seguintes parágrafos.

A metabolização do álcool pelo corpo humano é constante e, em média, o fígado metaboliza uma dose de bebida alcoólica por hora, processo que não pode ser acelerado. Nesse caso, dependendo das condições do organismo, após uma noite de bebedeira, ao acordar ele ainda pode possuir álcool em seu corpo podendo ou não comprometer algumas funções dependendo de alguns fatores que influenciam na ingestão e absorção do álcool pelo corpo e de como foram as circunstâncias da ingestão da bebida alcoólica.

A concentração de álcool no sangue (CAS) permite deduzir o “grau de intoxicação alcoólica” de um indivíduo, no entanto a CAS varia bastante de pessoa para pessoa e até na mesma pessoa quando em dias diferentes. Não se pode afirmar com exatidão um nível genérico de CAS, baseado em probabilidades, no qual uma pessoa estará embriagada, pois isso dependerá muito da tolerância individual de cada um perante o álcool e de uma infinidade de variáveis que influenciam na CAS: quantidade de álcool consumido; velocidade da ingestão; alimentação; tipo de bebida; sexo do indivíduo; peso e biótipo; saúde do fígado; uso de certos medicamentos; genética; tolerância individual ao álcool; estado emocional e sensibilidade; estado de saúde; idade etc.

Existem alguns métodos para se verificar a alteração da capacidade psicomotora do indivíduo ou quantificar o nível de sua CAS como: exame de sangue, bafômetro ou etilômetro, teste da saliva, exame de urina, exame clínico, prova testemunhal, imagem, vídeo etc. Dentro todos esses métodos ou meios de prova, os mais utilizados são o bafômetro e o exame clínico. Apesar de não existir uma hierarquia de provas em nosso ordenamento jurídico, alguns especialistas defendem a prevalência de exames que analisam as manifestações clínicas em detrimento dos exames que aferem apenas a quantidade de álcool no corpo do indivíduo, já que naqueles há uma avaliação da real capacidade psicomotora do agente, enquanto nestes encontra-

se apenas uma determinada taxa de álcool circulante no organismo sem atestar a real alteração física ou psíquica do condutor.

As leis nº 11.705/2008 (“Lei Seca”) e nº 12.760/2012 (“Nova Lei Seca”) trouxeram grandes mudanças no Código de Trânsito Brasileiro no que se refere a parte administrativa e criminal da matéria. Essas mudanças legislativas constituíram numa ação do Estado brasileiro para realização dos objetivos propostos pela “Década Mundial de Ações para Segurança Viária 2011-2020”.

No campo administrativo a primeira margem de tolerância foi prevista pela Resolução nº 413/1969 do Contran: 8dg/L. Com a vigência do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, a tolerância reduziu para 6dg de álcool por litro de sangue, até o momento em que passou a vigorar a Lei nº 12.760/2012, quando a tolerância tornou-se zero no exame de sangue e 0,04mg de álcool por litro de ar alveolar, teores disciplinados pela Resolução nº 432/2013 do Contran.

Na esfera criminal, a embriaguez ao volante era vista como contravenção penal pelos artigos 34 e 62 do Decreto-Lei nº 3.688/41. Com a vigência do Código de Trânsito Brasileiro essa conduta passou a ser criminalizada pelo art.306, quando havia necessidade do condutor estar sob efeito de álcool ou de substância de efeitos análogos expondo a dano a incolumidade de outrem (crime de perigo concreto). Após a Lei Seca, foram revelados dois tipos de crime: sendo um por estar com concentração igual ou superior a 6dg de álcool por litro de sangue (excesso de alcoolemia) e outro por dirigir sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, passando a ser visto como crime de perigo abstrato. A atual redação do art. 306 da Lei nº 12.760/2012 deixou de fazer referência a qualquer tipo de concentração etílica no sangue do condutor, e o que antes era elemento típico tornou-se meio de prova (I, art.306, CTB). O crime é previsto quando o motorista conduzir “veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência” e a maneira de se constatar tal conduta se resume a dois métodos: “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” (perigo abstrato) ou mediante a constatação de “sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora” (perigo concreto).³⁶⁸ Somando-se a isso, foram ampliados os meios

³⁶⁸ “O tipo penal torna-se anômalo, pois que é parcialmente de perigo abstrato e parcialmente de perigo concreto”. (CABETTE, op. cit., p. 69)

de obtenção de provas: “mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova”.

Ainda sobre as mudanças legislativas, algumas foram polêmicas e deram margem à muita discussão pela doutrina e tribunais pátrios. O atual §3º do art. 277 diz: “serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo”. A simples recusa do condutor em submeter-se a qualquer dos exames contidos no caput do art. 277, ou seja, por exercer o direito de não produzir provas contra si próprio, passou a ser suficiente para atribuir ao condutor as penalidade e medidas administrativas contidas no art. 165: perda de 7 pontos da carteira de habilitação, multa de R\$1.915,40, suspensão da CNH, recolhimento da CNH e retenção do veículo pelo agente de trânsito. Como já abordado nesse trabalho, esse ato fere gravemente princípios e garantias constitucionais do cidadão brasileiro: princípio da não auto-incriminação, legalidade, proporcionalidade, presunção de inocência e devido processo legal. A própria Procuradoria Geral da República em seu parecer sobre essa norma demonstrou que ela é inconstitucional e que vai de encontro a normas constitucionais, infraconstitucionais, jurisprudência do STJ e da doutrina brasileira, já que não se pode extrair qualquer conclusão que seja desfavorável ao condutor que exerce o direito contido no princípio do *nemo tenetur se detegere*.

Outro ponto controvertido são os critérios que avaliam a infração administrativa e o crime de trânsito: quantitativo e qualitativo. Viu-se que eles também infringem princípios constitucionais: igualdade, ofensividade (ou lesividade), presunção de inocência (não culpabilidade), proporcionalidade (razoabilidade) e individualização da pena.

Um ponto negativo com relação aos testes quantitativos e a tolerância zero da atual lei seca, foi o surgimento de anomalias jurídicas e de situações que imputariam medidas e penas desarrazoadas e desproporcionais quando se avalia a conduta do motorista: 1 chope é suficiente para conferir uma infração administrativa ao indivíduo que tem como consequência o pagamento de multa de R\$1.915,40, recolhimento da CNH e retenção do veículo pelo agente de trânsito, perda de 7 pontos e suspensão de 12 meses da CNH; enquanto ao beber 2 latas de cerveja o condutor sofreria prisão em flagrante além das penas administrativas. Há outras inúmeras situações contraditórias com base apenas no critério quantitativo: 1) aplicação do mesmo crime de trânsito a um condutor que tivesse ingerido 2 latas de cerveja, mas que não estivesse embriagado, e a outro condutor que bebeu um litro de whisky e estivesse visivelmente

embriagado; 2) pessoa que saiu de táxi para beber em uma noite e, no dia seguinte, pela manhã, algumas horas depois de ter bebido o último gole, ao conduzir seu veículo para o trabalho acaba sendo parado em um blitz, haveria possibilidade de ainda conter álcool em seu organismo, talvez até o suficiente para ser qualificado com o crime de embriaguez ao volante; 3) bombom de licor ou comida a base de bebida alcoólica; 4) enxaguante bucal; 5) medicamento com álcool na sua composição etc.

Luiz Flávio Gomes já dizia que uma lei tão rigorosa desestimula a colaboração do motorista que preferirá ser julgado pelos sinais de alteração da capacidade psicomotora do que soprar o bafômetro e ser punido por possuir uma ínfima quantidade de álcool no corpo, mesmo não tendo qualquer alteração física ou psíquica. O índice quantitativo imposto pela lei é muito abaixo do razoável, não atendendo a inúmeras situações cotidianas que não deveriam ser penalizadas. O método quantitativo de avaliação é importante, porém deve ser utilizado subsidiariamente, funcionando como exame preliminar ou triagem e não como o principal meio de prova para imputar uma infração ou crime ao condutor.

Entre o art. 165 e art.306 há uma diferença qualitativa e não quantitativa, sendo imperioso para sua distinção a verificação da natureza do perigo gerado ao bem jurídico em proteção, devendo ser presumido abstratamente no campo administrativo e com potencial perigo na esfera penal. Administrativamente, bastaria que o condutor estivesse dirigindo sob influência de álcool ou capacidade psicomotora alterada, enquanto que para ser enquadrado em uma conduta criminal a ingestão do álcool precisaria influenciar na forma de dirigir do motorista fazendo com que ele realize alguma condução anormal que exponha a potencial perigo algum dos bens jurídicos tutelados (vida, integridade física ou do patrimônio). Essa distinção é necessária para se compreender claramente as duas situações, nas quais o ilícito penal, próprio de sua natureza, exige um “*plus*” que não há no ilícito administrativo, devendo ser obedecido o princípio da subsidiariedade no qual o direito penal deve ser utilizado apenas como *ultima ratio*.

Sobre os meios de prova para constatação da alcoolemia ou da alteração da capacidade psicomotora do condutor, pode-se concluir que em virtude do problema destacado sobre o poder delegado aos agentes de trânsito, que chega a ser arbitrário, é extremamente passível de gerar corrupção assim como exemplos já citados neste trabalho. Para frear esse mal da sociedade brasileira e ainda aumentar a veracidade das provas obtidas pelo agente de trânsito contra o motorista supostamente embriagado, faz-se indispensável a exigência de comprovação da embriaguez por todos os meios de provas possíveis no momento da abordagem policial:

etilômetro, exame clínico, imagem, vídeo, testemunha, constatação dos ‘sinais’ etc. As leis foram modificadas ao longo dos anos para facilitar a aplicação dos meios probatórios visto que os agentes de trânsito ficavam muitas vezes de ‘mãos atadas’ em meio às dificuldades de se apurar a conduta ilícita do condutor. Agora que possuem um amplo leque de meios probatórios há pouco esforço dos agentes de trânsito em tirar proveito de todos eles para aumentar a credibilidade da prova obtida em favor ou contra o condutor, ficando “viciados” na utilização do teste do etilômetro e dos supostos sinais psicomotores. Quanto maior a quantidade de meios probatórios colhidos para a verificação da embriaguez de um indivíduo, menos corrupção haverá e maior será a veracidade da comprovação do real estado psicomotor do condutor.

Pela análise dos dados estatísticos mostrados no capítulo 4 depreende-se que a mera edição de uma lei não foi e nem será suficiente para diminuir os acidentes de trânsito, visto que os números mostraram aumento dos índices de sinistros ano a ano, havendo uma leve queda logo após a edição das leis secas, mas voltaram a subir nos anos subsequentes. Isso é suficiente para afirmar que um maior rigor de uma norma não é sinônimo de menos violência. Houve rigorismo penal em 1997, 2006, 2008 e 2012; porém os acidentes de trânsito sempre aumentaram. Já está mais do que na hora do governo brasileiro mudar a “tática” e combater o problema de maneira consciente e eficiente.

São diversos os pontos deficientes da política brasileira no combate à redução dos acidentes de trânsito. Abaixo seguem alguns desses pontos citados no presente trabalho:

- Fragilidade da geração de coleta e da padronização dos dados estatísticos: sem uma precisa coleta de dados não há real avaliação do problema e muito menos das medidas necessárias para enfrentá-los da devida maneira. Infelizmente o governo brasileiro continua acreditando que o enrijecimento da lei é o caminho adequado para conseguirmos um trânsito mais seguro quando já vimos no presente trabalho que isso é um equívoco.
- Más condições de trafegabilidade e sinalização das vias: vide capítulo 5.2 deste trabalho.
- Fiscalização deficiente e, por vezes, tendenciosa: A relação é estreita entre fiscalização e ocorrência de acidentes. Por não ser uma ação permanente, assim que ela afrouxa os acidentes voltam a subir. No Brasil, diante da redação da lei seca e da postura dos agentes de trânsito, dá-se a entender que a fiscalização possui propósito de punir e não educar.

- Falta de informação e educação do condutor brasileiro: a informação e educação possui o condão de advertir os condutores e dar maior credibilidade e legitimidade à fiscalização, às leis e às políticas públicas. É de suma importância a publicidade da informação para que seja alcançada uma mudança comportamental dos indivíduos e da consciência de que seguir certas condutas é sinônimo de salvamento de vidas. O condutor precisa entender sua importância no processo de redução de acidentes, mas para isso ele precisa estar bem informado e educado. O Prof Dr. Dorinho Bastos, da Escola de Comunicação e Artes da USP, esclarece de maneira ímpar: “E ‘prevenção’ está diretamente ligada a ‘comunicação’. É incentivando uma mudança de comportamento através da comunicação, que se ‘constrói’ a prevenção”.
- Auxílio negativo da criminologia midiática: cria uma ideia distorcida da realidade do fato ao divulgar informações tendenciosas, desprovidas de técnicas e sensacionalistas, tentando persuadir o cidadão brasileiro a acreditar que prisões e punições são sinônimos de leis eficazes.
- Responsabilidade compartilhada: compreensão da culpa do governo brasileiro e necessidade de nova escolha das medidas e políticas públicas corretas que realmente serão eficazes na redução dos acidentes de trânsito. Distribuir bebidas alcoólicas em massa e punir o cidadão por usá-las sem nem ao menos investir em meios alternativos de transporte financeiramente viáveis para que ele abdique do seu veículo particular é uma atitude extremamente contraditória de um governo que se diz zelar por um Estado Democrático de Direito.
- Falta de investimento em transportes alternativos financeiramente viáveis: os investimentos e parcerias que obtiveram melhores resultados foram os do setor privado e não público. A parceria do setor privado consistiu basicamente em reduzir a tarifa dos táxis, enquanto o setor público ainda não se mobilizou para aumentar a oferta de transportes nos horários noturnos.

A fração de acidentes causados por abuso do álcool é “representativamente pequena, não justificando uma norma impondo um jugo pesado sobre todos os consumidores de álcool”.³⁶⁹ O que acontece são casos isolados que recebem destaque na mídia mediante frequente veiculação dessas situações que causam uma “sensação irreal de que a maior parte dos acidentes de trânsito estão associados ao consumo do álcool”.³⁷⁰ Deve-se combater o abuso

³⁶⁹ CAVALCANTI, op. cit.

³⁷⁰ Ibid.

do álcool e não seu mero consumo, pois a criminalização de qualquer concentração de álcool no sangue é “tanto uma transgressão ao bom senso como uma irreabilidade estatística”.³⁷¹

Por fim, podemos concluir que uma mera alteração da legislação funciona mais como um símbolo ou propaganda do governo querendo nos dizer que algo está sendo feito do que real efetividade na resolução do problema. O segredo do sucesso momentâneo da Lei Seca se deve à mobilização policial: fiscalização. A Lei Seca não conseguiu reduzir os acidentes de trânsito e tudo leva a crer que não reduzirá, posto que com ela deve vir outras políticas permanentes para que o problema seja minimizado e enquanto isso ela continuará sendo uma medida insuficiente. Contudo, investir na melhoria de todas as deficiências citadas acima não são tão fáceis de se executar quanto a elaboração e edição de uma lei. Apesar do encantamento da sociedade com a vigência da Nova Lei Seca, a realidade dos fatos é que há mais simbolismo do que benefícios na Nova Lei Seca e, enquanto isso, ficamos na espera de dias melhores.

³⁷¹ Ibid.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARTIGOS

ABCAIR, Benedicto. Abordagem só vale se motorista cometeu infração. **Revista Consultor Jurídico**, 21 jul. 2009. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-jul-21/inconcebivel-abordagem-criterio-ver-motorista-bebado>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ANCILLOTTI, Roger. Considerações Médico-Legais sobre a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 16 jul. 2009. Disponível em: < <http://www.cartaforense.com.br/conteudo/artigos/consideracoes-medico-legais-sobre-a-lei-seca/4420>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ANOTAÇÕES sobre a lei seca – suspeitas de embriaguez. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/anotacoes_sobre_suspeitas_de_embriaguez.pdf>. Acesso em: 10 set. 2015.

ARANÃO, Adriano. A prova da embriaguez ao volante em face da Lei nº 11.275/2006. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1267, 20 dez. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/9301>>. Acesso em: 6 jul. 2015.

BEBA com Cabeça PT. Disponível em: <http://www.bebacomcabeça.pt/efeitos_do_alcool_percursoalcool.html>. Acesso em: 07 set. 2015.

BELO, Warley. O Simbolismo da "Nova Lei Seca". **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF: 16 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.43000&seo=1>>. Acesso em: 28 jul. 2015.

BERGHER, Ary. Quem se recusa a fazer teste do bafômetro não pode ser punido. **Revista Consultor Jurídico**, 15 ago. 2008. Disponível em: < http://www.conjur.com.br/2008-ago-15/quem_recusa_teste_bafometro_nao_punido>. Acesso em: 07 set. 2015

BOTTINI, Pierpaolo Cruz. Por novas regras sobre direção e álcool. **Folha de São Paulo**, Caderno Opinião, 26 dez. 2011. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/16886-por-novas-regras-sobre-direcao-e-alcool.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CARVALHO, Cláudio Viveiros de. **Alteração do Limite Máximo de teor Alcoólico da Lei Seca**. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2008. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema19/2008-13689.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CAVALCANTI, Roberto Flávio. Os disparates sócio-jurídicos da ‘lei seca’. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, n. 3820, 16 dez. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/26155>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). **Álcool e Trânsito**. Disponível em: < <http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Definição de Dose Padrão.** Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/4503/definicao-dose-padrao.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Entrevista com Dr. Rogério Fernando Taffarello.** Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/3854/entrevista-com-dr-rogerio-fernando-taffarello.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CIRINO, Paulo André. **Recusa ao bafômetro:** Portaria nº 217 do DENATRAN resolve o problema?. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 20, n. 4236, 5 fev. 2015. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/35011>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

CONSELHO FEDERAL DA OAB. **Punição a motorista que se nega ao teste do bafômetro é constitucional.** Brasília, 17 ago. 2010. Disponível em: <<http://www.oab.org.br/noticia/20380/oab-punicao-a-motorista-que-se-nega-ao-teste-do-bafometro-e-constitucional>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CORRÊA, Daniel Marinho. O Princípio da Legalidade no Direito Penal. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 89, jun 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9850&revista_caderno=3>. Acesso em set 2015.

COUTINHO, Filipe. AGU sustenta que recusar teste do bafômetro é crime. **Revista Consultor Jurídico**, 07 set. 2009. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2009-set-07/agu-sustenta-recusar-teste-bafometro-crime>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Polícia Rodoviária ignora Parecer da AGU. **Revista Consultor Jurídico**, 14 set. 2009. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2009-set-14/policia-rodoviaria-ignora-ago-nao-prendera-quem-recusar-bafometro>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CRUZ, Rogério Schietti Machado. Embriaguez ao volante: recusa a produzir prova não exclui o crime. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 13, n. 1856, 31 jul. 2008. Disponível em: <<http://jus.com.br/pareceres/16861>>. Acesso em: 21 jul. 2015.

DELGADO, Yordan Moreira. Lei Seca pode reduzir acidentes, mas provoca injustiças graves. **Revista Consultor Jurídico**, 16 jul. 2008. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2008-jul-16/lei_seca_reduzir_acidentes_provoca_injusticas_graves>. Acesso em: 07 set. 2015.

DIAS, Fábio Freitas; DIAS, Felipe da Veiga; MENDONÇA, Tábata Cassenote. **Criminologia Midiática e a Seletividade do Sistema Penal.** 2º Congresso Internacional de Direito e Contemporaneidade. Santa Maria/RS: 04 a 06 jun. 2013. Disponível em: <<http://coral.ufsm.br/congressodireito/anais/2013/3-7.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

FRANÇA, Genival Veloso de. **Considerações em torno da perícia da embriaguez e da alcoolemia.** Disponível em: <<http://www.medicinallegal.blogspot.com.br/2008/02/consideraes-em-torno-da-percia-da.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

GOMES, Luiz Flávio. A nova Lei Seca deve ser interpretada literalmente. **Revista Consultor Jurídico**, 01 fev. 2013. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2013-fev-01/luiz-flavio-gomes-lei-seca-nao-sendo-interpretada-literalmente>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Nova Lei Seca está na contramão dos acidentes. **Congresso em Foco**. Caderno Opinião, Fórum, 02 jan. 2013. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/opinioao/forum/nova-lei-seca-esta-na-contramao-dos-acidentes/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **Nova Lei Seca**: “Mais rigor, menos violência no trânsito”. Você acredita nessa mentira? 25 fev. 2013. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/nova-lei-seca-mais-rigor-menos-violencia-no-transito-voce-acredita-nessa-mentira/>>. Acesso em: 10 set. 2015.

_____. **Nova Lei Seca**: bombom com licor, um ano sem habilitação; enxaguante bucal, três anos de cadeia. 4 fev. 2013. Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/nova-lei-seca-bombom-com-licor-um-ano-sem-habilitacao-enxaguante-bucal-tres-anos-de-cadeia/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. O espetáculo do populismo penal midiático. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3283, 27 jun. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/22115>>. Acesso em: 3 set. 2015.

_____. **Princípio da não auto-incriminação**: significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência. 26 jan 2010. Disponível em: <http://ww3.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20100126104817603>. Acesso em: 07 set. 2015.

HILLBRECHT, Ronald. **Comentários sobre a Lei Seca**. Disponível em: <<http://www.ibradecbrasil.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Lei-Seca.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

HOFFMANN, Maria Helena; CARBONELL, Enrique; MONTORO, Luis. Álcool e Segurança - Epidemiologia e efeitos. **Psicol. cienc. prof.**, Brasília, v.16, n. 1, p. 28-37, 1996. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931996000100006>. Acesso em: 09 set. 2015.

HONORATO, Cássio Mattos. **Meios de prova dos crimes de embriaguez ao volante, após a Lei 12.760/2012, e a necessária orientação do Ministério Público**. Seminário Estadual do Ministério Público: a construção de uma identidade. Curitiba, 05 set. 2013. Disponível em: <http://www.ceaf.mppr.mp.br/arquivos/File/meios_de_prova.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

JESUS, Damásio de. **Limites à prova da Embriaguez ao Volante: a Questão da Obrigatoriedade do Teste do “Bafômetro”**. Debate Técnico Volvo de Segurança no Trânsito, 07 abr. 2004. Disponível em: <http://www.amprs.org.br/arquivos/comunicao_noticia/damasio50.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Crime de embriaguez ao volante:. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1066, 2 jun. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/8461>>. Acesso em: 7 set. 2015.

LOPES, Carlos Benedetti. Embriaguez ao volante e prisão em flagrante. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 4128, 20 out. 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/30385>>. Acesso em: 1 set. 2015.

MARACAJ, Luciano de Almeida. **Princípios constitucionais penais**: uma (re)leitura do princípio da individualização da pena. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 114, jul 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13408&revista_caderno=3>. Acesso em jul 2015.

MATTEDI, Luiz Eduardo da Vitória. A embriaguez alcoólica e as suas consequências jurídico-penais. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 714, 19 jun. 2005. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/6914>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

MENEZES, Tales Diego de. **A inacabável polêmica da Lei Seca**: Afinal, o agente de trânsito tem ou não poder para caracterizar, sem o uso de bafômetro, ou exame de sangue, as sanções judiciais ou administrativas? **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n. 67, ago 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6501>. Acesso em ago 2015.

MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Centro de Referência de Álcool, Tabaco e Outras Drogas: Álcool**. Disponível em: <<http://www.saude.sp.gov.br/cratod-centro-de-referencia-de-alcool-tabaco-e-outras-drogas/homepage/tratamento/alcool>>. Acesso em: 07 set. 2015.

NASCIMENTO, Juarez Marinho do. **Denatran cria multa para condutores que recusam teste do bafômetro**. Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. São José dos Campos, 15 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.cnttt.org.br/denatran-cria-multa-para-condutores-que-recusam-teste-do-bafometro/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

NUCCI, Guilherme de Souza. A presunção de Inocência e a “Lei Seca”. **Carta Forense**, 4 ago. 2008. Disponível em: <<http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/a-presuncao-de-inocencia-e-a-lei-seca/2136>>. Acesso em: 07 set. 2015.

OLIVEIRA, André Abreu de. **Lei nº 11.275/06**: aplica-se ao crime de embriaguez ao volante? **Portal Jurídico Investidura**, Florianópolis/SC, 20 out. 2008. Disponível em: <<http://www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-penal/1353>>. Acesso em: 07 set. 2015.

PASSOS, Anderson. Decisão de juiz de Goiás vira manifesto contra Lei Seca. **Revista Consultor Jurídico**. 06 set. 2008. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2008-set-06/decisao_juiz_goias_vira_manifesto_lei_seca>. Acesso em: 08 set. 2015.

PEREIRA, Antonio José Lima. Crimes abstratos face ao princípio da ofensividade. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIII, n. 74, mar 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7511>. Acesso em 28 jul 2015.

PEREIRA, Jeferson Botelho. **Nova Lei Seca**: novas elementares típicas. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3465, 26 dez. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/23325>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

RECH, Juares. Aspectos principiológico-constitucionais e a Lei Seca. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n. 66, jul 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6501>. Acesso em: 28 jul 2015.

juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6161>. Acesso em 27 jul 2015.

SABELLI, Cid. **Lei nº 11.705/08: A violação de direitos em formato jurídico. Quando o cidadão vai entender?** Jusmilitaris. Disponível em: <<http://www.jusmilitaris.com.br/novo/uploads/docs/leiseca.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

SOUZA, Bruno Preti de. **Considerações sobre as alterações produzidas nos artigos 165, 276, 277 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 11.705/08.** Revista da Associação dos Juizes do Rio Grande do Sul – AJURIS, nº 114, jun. 2009. Disponível em: <<http://www.defensoriapublica.mt.gov.br/portal/uploads/artigos%20juridicos/Artigo-Consideracoessobreasalteracoesartigos1651.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

TORRES, Fernando. Criminologia Midiática. **JusBrasil.** Disponível em: <<http://fernandotorres698.jusbrasil.com.br/artigos/151841085/criminologia-midiatica>>. Acesso em: 08 set. 2015.

VARELLA, Drauzio. **Ação e Efeitos do Álcool, 2011.** Disponível em: <<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/acao-e-efeitos-do-alcool/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Acidentes de Trânsito, 2011.** Disponível em: <<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/alcoolismo/acidentes-de-transito-2/>>. Acesso em: 07 set. 2015.

VIEIRA, Fernando Batista de Oliveira. O crime de embriaguez ao volante da Lei nº 11.705/2008 e suas repercussões jurídico-penais. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 15, n. 2567, 12 jul. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/16963>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

BIBLIOGRAFIA

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Nova Lei Seca.** Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2013.

DUAILIBI, Sérgio; PINSKY, Ilana; LARANJEIRA, Ronaldo. **Álcool e Direção: Beber ou Dirigir: Um Guia Prático para Educadores, Profissionais de Saúde e Gestores de Políticas Públicas.** São Paulo: Unifesp, 2010.

GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova Lei Seca: Comentários à Lei N. 12.760, de 20-12-2012.** São Paulo: Saraiva, 2013.

PANITZ, Mauri Adriano. **Álcool-Direção: A causa oculta dos acidentes de trânsito.** Porto Alegre: Alternativa, 2007.

ESTUDOS, PESQUISAS, DOCUMENTOS

Advocacia Geral da União (AGU). **Parecer nº 121/2009/AGU/CONJUR/DPRF/MJ**. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-agu-etilometro.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10520: informação e documentação: citações em documentos. Rio de Janeiro, 2002.

_____. NBR 14724: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011.

_____. NBR 6023: informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2002.

BUENO, Vani Antônio; LIMA, Paulo Sergio Markowicz. **Informativo Criminal nº 244 – Parecer da Procuradoria-Geral da República sobre o bafômetro**. Ministério Público do Estado do Paraná, 20 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.criminal.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1221>>. Acesso em: 07 set. 2015.

CNT/SEST/SENAT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2014: relatório gerencial**. Brasília, 2014. Disponível em: < <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/relGeral.aspx>>. Acesso em: 08 set. 2015.

Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT). **Todos por um Trânsito mais seguro: 1º Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Terrestres**. São Paulo: BB Editora, 2011. Disponível em: < <http://www.sdmetropolitano.sp.gov.br/portalsdm/pdf/LIVRO%20FORUM%20CEDATT.pdf> >. Acesso em: 08 set. 2015.

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Frota de Veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 08 set. 2015.

DUARTE, Paulinia; STEMPLIUK, Vladimir de Andrade; PECHANISKY, Flavio. **Nota: Informações para subsidiar Audiência Pública ADIN 4103 – Lei Seca, 14 de maio de 2012**. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Peticao_Material_Paulina_Duarte_2.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação**. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação**. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020: Proposta Preliminar**. Brasília/DF, 08 set. 2010. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Plano%20Nacional%20de%20Redu%C3%A7%C3%A>

3o%20de%20Acidentes%20-%20Comite%20-%20Proposta%20Preliminar.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). **Indicadores de Dados Básicos – Brasil – 2012**. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/idb2012/matriz.htm>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **Indicadores de mortalidade**. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defctohtm.exe?idb2012/c09.def>>. Acesso em: 08 set. 2015.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Mortes em acidentes de trânsito por ano**. Disponível em: < <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/tendencies>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **Total de mortes em acidentes de trânsito no Brasil por ano**. Disponível em: < <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/figures>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**. Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde**. Genebra, Global Road Safe Partnership, 2007. Disponível em: <[http://www.grsroadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_P](http://www.grsroadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Beber%20e%20Dirigir_Portuguese.pdf) ortuguese.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: manual de treinamento**. OPAS, 2011. Disponível em: < http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

POLÍCIA RODoviária FEDERAL (PRF). **Estatísticas: relatório 2010-2014**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/policiamento-e-fiscalizacao/estatisticas>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. **PRF – Balanço de Atividades 2014**. Disponível em: < <https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-balanco-de-atividades-2014>>. Acesso em: 08 set. 2015.

PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA. **Parecer sobre a ADIN nº 4.103**. Brasília/DF, 20 fev. 2013. Disponível em: < http://www.prr4.mpf.gov.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=485:pgr-emite-parecer-pela-inconstitucionalidade-de-artigos-da-lei-seca&catid=10:noticias&Itemid=58>. Acesso em: 07 set. 2015.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: < http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

World Health Organization (WHO). **Adult mortality data by country**. Global Health Observatory (GHO) data Repository. Disponível em: <<http://apps.who.int/gho/data/node.main.11>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Adult mortality Data by World bank income group**. Global Health Observatory Data Repository. Disponível em: <<http://apps.who.int/gho/data/view.main.1350?lang=en>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Adult mortality rate, 1990-2013**. Global Health Observatory (GHO) data. Disponível em: <http://who.int/gho/mortality_burden_disease/mortality_adult/situation_trends/en/>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Global Status Report on Road Safety: Time for Action**. Global Health Observatory Data Repository. Geneva, 2009. Disponível em: <<http://www.un.org/ar/roadsafety/pdf/roadsafetyreport.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. **Saving Millionn of Lives: decade of action for road safety 2011-2020, 2011**. Disponível em: <http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf?ua=1>. Acesso em: 08 set. 2015.

JURISPRUDÊNCIA

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA, Recurso Especial nº 1.111.566 – DF, Relator: Ministro Adilson Vieira Macabu, julgado em 28/03/2012. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/ita.asp?registro=200900250862>>. Acesso em: 08 set. 2015.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, Habeas Corpus 101.909 – MG, Segunda Turma, Relator: Ministro Ayres Britto, julgado em 28/02/2012. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=2193156>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. Habeas Corpus nº 68929-9 – SP, Primeira Turma, Relator: Ministro Celso de Melo, julgado em 22/10/1991. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=71335>>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____, Habeas Corpus nº 93.916-3 – PA, Primeira Turma, Relatora: Ministra Carmen Lúcia, julgado em 10/06/2008. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=535925>>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESPÍRITO SANTO, Apelação Criminal nº 23090007131-ES, Primeira Câmara Criminal, Relator: Sérgio Bizzotto Pessoa de Mendonça, julgado em 08/02/2012. Disponível em: <<http://tj-es.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/21340057/apelacao-criminal-acr-23090007131-es-23090007131-tjes>>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO GRANDE DO SUL, Apelação Crime nº 70051305852, Terceira Câmara Criminal, Relator: Desembargador Nereu José Giacomolli, julgado em 09/05/2013. Disponível em:

<http://www.tjrs.jus.br/busca/search?q=cache:www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php%3Fnome_comarca%3DTribunal%2Bde%2BJusti%25E7a%26versao%3D%26versao_fonetica%3D1%26tipo%3D1%26id_comarca%3D700%26num_processo_mask%3D70051305852%26num_processo%3D70051305852%26codEmenta%3D5313095++++inmeta:dj:daterange:2013-01-01..2013-05-10+&proxystylesheet=tjrs_index&ie=UTF-8&lr=lang_pt&access=p&client=tjrs_index&site=ementario&oe=UTF-8&numProcesso=70051305852&comarca=Comarca%20de%20Montenegro&dtJulg=09/05/2013&relator=Nereu%20Jos%C3%A9%20Giacomolli&aba=juris>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO, Apelação Criminal nº 00107569620108190007, Sétima Câmara Criminal, Relatora: Desembargadora Maria Angélica Guimarães Guerra Guedes, julgado em 19/08/2014. Disponível em: < <http://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/139244795/apelacao-apl-107569620108190007-rj-0010756-9620108190007>>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO PARANÁ, Apelação Crime nº 1282500-2 – Guaratuba, Segunda Câmara Criminal, Relator: Desembargador Roberto De Vicente, julgado em 25/06/2015. Disponível em:

<<http://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/j/11953213/Ac%C3%B3rd%C3%A3o-1282500-2>>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE PERNAMBUCO, Apelação Criminal nº 3450344, Segunda Câmara Criminal, Relator: Desembargador Odilon de Oliveira Neto, julgado em 06/01/2015. Disponível em: < <http://tj-pe.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/172144788/apelacao-apl-3450344-pe>>. Acesso em: 08 set. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO GRANDE DO SUL, Apelação Criminal nº 70054859103, Terceira Câmara Criminal, Relator: Desembargador Diógenes Vicente Hassan Ribeiro, julgado em 13/03/2014. Disponível em: < <http://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/124118284/apelacao-crime-acr-70054859103-rs>>. Acesso em: 08 set. 2015.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em Vigor. Brasília/DF: DENATRAN, dez. 2008, 708p. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Resolução nº 206, de 20 de outubro de 2006. *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.* Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao206_06.pdf>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília/DF, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. Decreto nº 592, de 6 de julho de 1992. *Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Promulgação*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 06 jul. 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0592.htm>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. Decreto nº 6.117, de 22 de maio de 2007. *Aprova a Política nacional sobre o Álcool, dispõe sobre as medidas para redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade, e dá outras providências*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 23 mai. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992. *Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 06 nov. 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D0678.htm>. Acesso em: 08 set. 2015.

_____. Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006. *Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 08 fev. 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11275.htm>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. *Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 20 de jun. 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art9>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. 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*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 21 dez. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013. *Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool e 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). Disponível em: <
[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Senado Federal. Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008. *Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito*. Diário Oficial da União. Brasília/DF, 20 jun. 2008. Disponível em: <
<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=236382&norma=257325>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF). Instrução Normativa nº 03, de 25 de agosto de 2009. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/dprf-instrucao-bafometro.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Portaria nº 219, de 19 de novembro de 2014. Disponível em: <
<http://www.denatran.gov.br/download/Portarias/2014/Portaria2192014.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos. Portugal: Assembleia Geral das Nações Unidas, 1966. Disponível em: <
http://www.cne.pt/sites/default/files/dl/2_pacto_direitos_civis_politicos.pdf>. Acesso em: 08 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). Pacto de San José da Costa Rica. San José: Organização dos Estados Americanos, 1969. Disponível em: <
http://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/c.convencao_americana.htm>. Acesso em: 08 set. 2015.

NOTÍCIAS

AGÊNCIA SAÚDE. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito**. Portal da Saúde, 17 jun. 2015. Disponível em: < <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/aisa/noticias-aisa/18121-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 08 set. 2015.

ARANDA, Fernanda. Alguns remédios têm efeito parecido com álcool em motorista. **IG**. São Paulo, 17 fev. 2012. Disponível em: <<http://saude.ig.com.br/minhasaude/alguns-remedios-tem-efeito-parecido-com-alcool-em-motorista/n1597622444070.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ARCOVERDE, Léo. Até bombom de licor tende multa com a nova lei seca. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 31 jan. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/91542-ate-bombom-de-licor-rende-multa-com-a-nova-lei-seca.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

_____. Bafômetro da nova lei seca flagra até bombom de licor. **AGORA**. São Paulo, 31 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/ult10103u1223327.shtml>>. Acesso em: 07 set. 2015.

D'AGOSTINO, Rosanne. Com nova lei seca, juízes absolvem motoristas flagrados no bafômetro. **G1**, 14 abr. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2014/04/com-nova-lei-seca-juizes-absolvem-motoristas-flagrados-no-bafometro.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

DUARTE, Ludmilla. **Com endurecimento da Lei Seca, cai em 16% índice de brasileiros que admitem beber e dirigir**. Portal Agência Saúde, 22 jun. 2015. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/18186-com-endurecimento-da-lei-seca-cai-em-16-indice-de-brasileiros-que-admitem-beber-e-dirigir>>. Acesso em: 08 set. 2015.

BOMBOM de licor e antisséptico bucal podem trazer problemas na Lei Seca. **EXTRA**. 23 set. 2013. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/brasil/transito-seguro/bombom-de-licor-antisseptico-bucal-podem-trazer-problemas-na-lei-seca-10091766.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ESQUEMA de fraude no Detran retirava multa da Lei Seca de motoristas no RJ. **G1**. Rio de Janeiro, 20 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/10/esquema-de-fraude-no-detran-retirava-multa-da-lei-seca-de-motoristas-no-rj.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

OURO PRETO tem aumento de 1142,8% em prisões por embriaguez na direção. **JARUONLINE**. 13 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.jaruonline.com.br/noticia/ouro-preto-tem-aumento-de-1142-8-em-prisoas-por-embriaguez-na-direcao,geral,11842.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

MIRANDA, Bernardo. Restaurantes custeiam táxi para driblar Lei Seca. **O Tempo**. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/restaurantes-custeiam-t%C3%A1xi-para-driblar-lei-seca-1.995132>>. Acesso em: 08 set. 2015.

MONTEIRO, André. Número de mortes no trânsito tem maior queda no Brasil desde 1998. **Folha de São Paulo**. Caderno Cotidiano: 10 nov. 2014. Disponível em: <<http://app.folha.uol.com.br/#noticia/485845>>. Acesso em: 08 set. 2015.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (ONUBR). **Década da Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo**. 11 mai. 2011. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

PARTIDO DA CAUSA OPERÁRIA. **Denúncias acusam PM's por corrupção na Lei Seca**. Disponível em: <<http://www.pco.org.br/nacional/denuncias-acusam-pms-por-corrupcao-na-lei-seca/yss,y.html>>. Acesso em: 07 set. 2015.

POLÍCIA MILITAR DO ESPÍRITO SANTO. Diretoria de Comunicação PMES. **PM adota novo código para embriaguez nos casos de recusa**. Vitória, ES, 11 nov. 2014. Disponível

em: <<http://www.pm.es.gov.br/noticia/noticia.aspx?idNoticia=18011>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Prefeitura de São Paulo. **Prefeitura lança Táxi-Amigão – Amigo da Lei Seca.** Transporte/Notícias. São Paulo, 30 nov. 2009. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=12153>>. Acesso em: 08 set. 2015.

EASY TAXI, Ambev e Visa firmam parceria em ação para o Carnaval. **PROXXIMA.** Disponível em: <<http://www.proxxima.com.br/home/mobile/2015/02/02/EasyTaxi-Ambev-e-Visa-firmam-parceria-em-acao-para-o-Carnaval.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

RIBEIRO, Bruno; VALLE, Caio. Após diminuição das blitz da lei seca, mortes nas estradas aumentam 37%. **O Estado de S. Paulo.** São Paulo, 05 mar. 2014. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apos-diminuicao-das-blitze-da-lei-seca-mortes-nas-estradas-aumentam-37,1137595>>. Acesso em: 08 set. 2015.

SÁ, Clarice. Ônibus, táxi e Disk Lei Seca viram opção para motorista após regras mais duras. **IG. Caderno Último Segundo.** São Paulo, 20 dez. 2013. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2013-12-20/onibus-taxi-e-disk-lei-seca-viram-opcao-para-motorista-apos-regras-mais-duras.html>>. Acesso em: 08 set. 2015.

STUMM, Vera. **Consumo de álcool associado à direção reduz 45%.** Portal da Saúde: Agência Saúde, 08 out. 2014. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/14984-consumo-de-alcool-associado-a-direcao-reduz-45>>. Acesso em: 08 set. 2015.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ministro Luiz Fux diz que audiência pública sobre Lei Seca discutirá questões técnicas.** Notícias STF, 02 mai. 2012. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=206424>>. Acesso em: 07 set. 2015.

TREZZI, Humberto. Nova brecha na Lei Seca. **Zero Hora.** Reportagem Especial, 15 jul. 2013. Disponível em: <<http://cisa.org.br/artigo/3215/nova-brecha-na-lei-seca.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

Funcionários do Detran são presos por fraudar autos da Lei Seca. **TV JORNAL.** Recife, 06 jul. 2015. Disponível em: <<http://tvjornal.ne10.uol.com.br/noticia/ultimas/2015/07/06/funcionarios-do-detran-sao-presos-por-fraudar-autos-da-lei-seca-20075.php>>. Acesso em: 07 set. 2015.

ANEXO

COMPARATIVO ENTRE AS LEIS n° 9.503/1997, n° 11.275/2006, n° 11.705/2008 e n° 12.760/2012

Lei n° 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro

Art.165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art.276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art.277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

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 seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Lei nº 11.275/2006

Art.165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art.277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.

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 seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Lei nº 11.705/2008 – Lei Seca

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

Infração – gravíssima

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

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

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

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 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.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

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:

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.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

Lei nº 12.760/2012 – Nova Lei Seca

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

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 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.

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 Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.

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.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

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.