

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: A NECESSIDADE DE MEDIDAS EDUCATIVAS E PREVENTIVAS CONTRA ESSA MISTURA PERIGOSA

SANTOS, Luiz Cláudio Brito dos.¹

PERLIN, Edson.²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo demonstrar às autoridades competentes, aos condutores e futuros condutores de veículos automotores, o grave problema da embriaguez ao volante que ocorre no território brasileiro, e alertar para a necessidade da adoção de medidas educativas e preventivas no trânsito. É notório que as autoridades envolvidas nesta causa tem trabalhado no sentido de reduzir o número de mortos e feridos em decorrência de acidentes de trânsito cuja causa principal é o ato de beber e dirigir. Ocorre que por mais que o legislador tenha tornado mais severas as punições àqueles que bebem e dirigem, elas tem se mostrado ineficazes e com muitas falhas, não sendo capazes de mudar esse quadro caótico que ocorre no trânsito brasileiro. Em razão disso, a quantidade de acidentes e vítimas em decorrência do uso do álcool persiste. Talvez seja necessário a implantação de políticas de educação e prevenção no trânsito, em todo o território nacional, aliadas a uma fiscalização eficiente e permanente contra à conduta de beber e dirigir, como prevê o art. 74 do Código de Trânsito Brasileiro de 1997, ao assegurar que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Somente assim, o Brasil poderá reverter as estatísticas de mortes no trânsito provocadas pela combinação “álcool e direção” e deixar de figurar como o país com o maior número de mortes no trânsito por habitante na América do Sul, segundo a Organização Mundial da Saúde.

PALAVRAS-CHAVE: Dirigir, Veículos, Embriaguez, Educação.

DRUNK DRIVING: THE NEED FOR EDUCATIONAL AND PREVENTIVE MEASURES AGAINST THIS DANGEROUS MIX

ABSTRACT

This article aims to demonstrate to the competent authorities, drivers and future drivers of motor vehicles, the serious problem of drunk driving that takes place in Brazil and alert to the need to adopt educational and preventive measures in traffic. It is clear that the authorities involved in this cause has been working to reduce the number of deaths and injuries due to traffic accidents whose main cause is the act of drinking and driving. It is that while the legislature has become more severe punishments to those who drink and drive, they have proved ineffective and many failures, not being able to change this chaotic picture that occurs in the Brazilian traffic. As a result, the number of accidents and casualties as a result of alcohol use continues. You may need the implementation of education and prevention policies in traffic throughout the country, combined with an efficient and permanent supervision against the conduct of drinking and driving, as provided for in art. 74 of the Brazilian Traffic Code of 1997 to ensure that "traffic education is everyone's right and duty is a priority for the components of the National Traffic System." Only in this way, Brazil could reverse the deaths of statistics in traffic caused by the combination "drinking and driving" and no longer appears as the country with the highest number of traffic deaths per capita in South America, according to the World Health Organization.

KEYWORDS: Driving, Vehicles, Drunkenness, Education.

1 INTRODUÇÃO

Há décadas que o Brasil enfrenta um grave problema relacionado ao trânsito de veículos automotores. Esse problema torna-se ainda maior quando a questão envolve álcool e direção.

¹ **Luiz Cláudio Brito dos Santos.** Acadêmico de Direito do Centro Universitário FAG. Email: claudio.brito177@gmail.com

² **Edson Perlin.** Docente e Orientador do Centro Universitário FAG. Email: edsonperlin@hotmail.com

Nos últimos anos, as autoridades responsáveis por assegurar um trânsito seguro a todos os cidadãos vem trabalhando com o objetivo de reduzir o número de mortos no trânsito, cujo uma das principais causas é a mistura de álcool e direção.

Ocorre que a quantidade de vítimas fatais e de feridos no trânsito brasileiro tem causado muita preocupação a essas autoridades pois, somente em 2013, o país registrou mais de 41 mil mortes no trânsito, sendo a embriaguez ao volante um dos fatores de risco que mais influenciou para a ocorrência destes acidentes com vítimas fatais.

Em razão disso, o Código de Trânsito Brasileiro, desde a sua vigência, passou por 3 (três) alterações importantes, relacionadas à combinação álcool e direção. A primeira em 2006, com a Lei nº 11.275; a segunda em 2008, com a Lei nº 11.705; e a terceira em 2012, com a Lei nº 12.760.

Em 2013, o Conselho Nacional de Trânsito, publicou a Resolução 432, dispondo sobre os procedimentos a serem adotados na fiscalização do consumo de álcool.

Em todas as alterações citadas, o legislador buscou corrigir as falhas deixadas pela lei anterior, que dificultavam a fiscalização e aplicação das penalidades, as quais acabavam contribuindo com a impunidade. Além tornar a legislação mais clara e objetiva.

Apesar de todos os esforços do legislador e das autoridades competentes, os resultados das medidas adotadas ainda não foram capazes de inibir a prática dessa conduta ilícita, já se cogitando, inclusive, nova alteração no CTB, no sentido de aumentar a pena para o condutor embriagado que pratique o crime de homicídio culposo da direção de automóvel, sob a influência de álcool. O assunto é tratado no Projeto de Lei 5512/13, já aprovado no plenário da Câmara dos Deputados.

Além de fiscalização permanente e eficiente, é necessário que sejam adotadas medidas educativas e preventivas contra essa conduta ilícita, como determina o Código de Trânsito Brasileiro em seus artigos 74 a 79. Tais medidas podem se tornar uma nova alternativa na luta contra essa mistura perigosa que tem ceifado milhares de vidas por todos o país.

2 REFERENCIAL TEÓRICO OU FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 HISTÓRIA DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Segundo Vilela (2014), o advento das Revoluções Sociais, em especial a Revolução Industrial, ocorrida na Europa nos séculos XVIII e XIX, influenciou expressivamente o crescimento da população das cidades, bem como as suas relações interpessoais.

Vilela (2014) afirma que as distâncias entre os centros comerciais dificultavam sobremaneira as negociações no livre mercado, motivo pelo qual surgiu a necessidade de um avanço tecnológico no sentido de criar meios de transporte para superar tais distâncias, pois naquela época o meio de transporte mais utilizado eram os animais. Mas foi somente no século XIX, no ano de 1886, que foi criado por Karl Benz o primeiro automóvel da história.

Segundo Compacci (2012), é possível afirmar que, no Brasil, a era automobilística nasceu em 25 de novembro de 1891, data em que foi desembarcado, no porto de Santos, o primeiro automóvel importado, procedente da Europa.

Vilela (2014) afirma que a criação dos automóveis e a sua introdução no mercado possibilitou novas implicações decorrentes da sua utilização na sociedade. Surgiu então a necessidade da criação de leis para organizar e regulamentar a utilização desse novo meio de transporte.

No Brasil, segundo Vilela (2014), o primeiro decreto a regulamentar o trânsito e as relações dele decorrentes foi o Decreto nº 8.324, de 1910, que tratou especificamente sobre os serviços de transporte por automóveis.

O Decreto nº 18.323, composto de 93 artigos, publicado em maio de 1928, tratou sobre o tráfego internacional de automóveis no território brasileiro, além de atualizar questões relacionadas à atividade policial, sinalização e segurança no trânsito (BRASIL, 1928).

Segundo Moleta (2015), foi em 1941 que surgiu o primeiro Código Nacional de Trânsito. Instituído pelo Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941. O código disciplinava a circulação de veículos automotores de qualquer natureza nas vias terrestres abertas à circulação pública, em todo o território nacional.

Foi um código que vigorou por apenas 08 meses, segundo Moleta (2015), sendo revogado no mesmo ano pelo Decreto Lei nº 3.651/41 (instituiu o segundo Código Nacional de Trânsito), dando-lhe nova redação e criando o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e os Conselhos Regionais de Trânsito, estes últimos com competência limitada aos Estados.

De acordo Moleta (2015), o segundo Código Nacional de Trânsito, vigorou por mais de 20 anos, sendo revogado em 1966 pela Lei nº 5.108.

Moleta (2015) diz que o terceiro Código Nacional de Trânsito era composto de 131 artigos e vigorou até 1997, ano em que foi aprovado o atual Código de Trânsito Brasileiro.

O atual Código de Trânsito, apesar do considerável período de vigência, ainda é objeto de muitas discussões judiciais, sendo a embriaguez ao volante o fator principal da maioria dessas discussões e alterações no código (ARAÚJO e CALHAU, 2011).

Ocorre que, o uso de álcool continuou associado às principais causas de acidentes de trânsito, levando o legislador a estabelecer normas cada vez menos tolerantes em relação ao consumo de álcool (DUAILIBI *et al*, 2011).

2.2 CONCEITO DE EMBRIAGUEZ

2.2.1 Embriaguez à Luz do Código de Trânsito Brasileiro - CTB

Segundo o art. 306 do CTB, a “embriaguez ao volante é o ato de conduzir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.” (DENATRAN, 2016, p. 84).

2.2.2 Embriaguez na Doutrina Penal

Para Fernando Capez, a embriaguez é

Causa capaz de levar à exclusão da capacidade de entendimento e vontade do agente, em razão de uma intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool ou qualquer substância de efeitos psicotrópicos, sejam eles entorpecentes (morfina, ópio etc.), estimulantes (cocaína) ou alucinógenos (ácido lisérgico) (CAPEZ, 2011, p. 337).

Na visão de Lenza (2013, p. 418) “cuida-se a embriaguez de um estado agudo e transitório e intoxicação, provocada pela ingestão de álcool ou substância de efeitos análogos.”

2.3 CONCEITO DE TRÂNSITO

À luz do Código de Trânsito Brasileiro, “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” (DENATRAN, 2016, p. 5).

2.4 NATUREZA JURÍDICA DA INFRAÇÃO: ADMINISTRATIVA E PENAL

De acordo com Rosa (2014), a conduta de dirigir veículo automotor sob o efeito do álcool pode ser analisada por dois aspectos da ilicitude. De um lado, aspectos e consequências no âmbito do Direito Administrativo; por outro lado, aspectos e consequências próprias da aplicação do

Direito Penal, que apesar de poderem ser aplicados cumulativamente, devem ser analisados de forma distinta.

O art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro trata da infração de natureza administrativa, gravíssima. Não menciona limite mínimo de concentração de álcool para a aplicação das medidas administrativas. Estabelece que a multa é multiplicada por 10 (dez) e aplicada em dobro no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses. Além disso, o condutor fica com o direito de dirigir suspenso por 12 (doze) meses e seu veículo é retido até apresentação de condutor habilitado (DENATRAN, 2016).

A embriaguez como infração penal tem previsão no art. 306 do CTB. Caracteriza-se quando a concentração de álcool for “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 ainda por meio de sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do motorista (DENATRAN, 2016).

Segundo o Denatran (2016), antes da alteração do CTB, promovida pela Lei nº 11.705, o art. 306 não especificava qualquer gradação de alcoolemia necessária à configuração do delito de embriaguez ao volante, mas exigia que houvesse a condução anormal do veículo ou a exposição a dono potencial.

A partir da análise dos artigos supracitados, entende-se que a infração será de natureza administrativa, quando a concentração de álcool for inferior ao descrito no tipo penal do art. 306, sendo aplicadas as medidas previstas no art. 165. Sendo essas medidas igual ou superior ao descrito no tipo penal do art. 306, a infração passará a ser de natureza penal. (GOMES e BEM, 2013)

2.5 PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO

Segundo Gomes e Bem (2013), apesar das diversas modificações no CTB, em especial no art. 306, visando o endurecimento da lei, percebe-se que as alterações realizadas desde a sua vigência sempre esbarraram em preceitos legais que dificultavam a imposição de uma sanção penal adequada ao embriagado, o que acabava beneficiando o infrator e gerando o aumento da impunidade.

Lima (2015) diz que a aplicação do art. 306, alterado pela Lei nº 11.705/2008, esbarrou em um obstáculo muito importante: o princípio da não autoincriminação. As alegações de que o motorista não poderia ser obrigado a ser submetido ao teste de alcoolemia, pois estaria produzindo prova contra si mesmo, geraram e continuam gerando uma série de discussões judiciais.

Segundo Lima (2015), visando o legislador obter os efeitos pretendidos com a primeira alteração do art. 306, modificou mais uma vez este dispositivo através da Lei nº 12.760/2012; dando-lhe nova redação, não menos sujeita, porém, a questionamentos sobre sua tipicidade, classificação e aplicação.

A Lei 12.760, conhecida como “nova Lei Seca”, de acordo com Trisotto (2014), possibilitou a comprovação e determinou outros meios de provas, além do bafômetro, para comprovar a embriaguez do motorista, como também multiplicou por 10 vezes o valor da multa imposta.

Em janeiro de 2013, o Conselho Nacional de Trânsito (2013) publicou a Resolução 432, estabelecendo diretrizes de cumprimento da lei 12.760. A Resolução prevê que além da constatação da alteração da capacidade psicomotora poder ser realizada pelos meios previstos no parágrafo 2º do art. 306, também poderá ser feita por meio de sinais que indiquem tal alteração.

Em alusão à Res. 432, o Observatório Nacional da Segurança Viária (2014) diz que:

Pelas novas regras, o Brasil passou a ter A LEGISLAÇÃO MAIS SEVERA DO MUNDO, só 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. (ONSV, 2014, p.56) [grifo nosso].

Segundo Pavei (2015), a modificação efetuada pela Lei n. 12.760/12 se mostrou, até o momento, sem muita eficácia. Para ele, o que realmente fará a mudança será a conscientização dos condutores de veículos automotores.

2.6 TRANSAÇÃO PENAL E SUSPENSÃO CONDICIONAL DO PROCESSO

A transação penal, conforme a Lei 9.099 (1995), é a possibilidade de substituição imediata da pena privativa de liberdade por uma pena restritiva de direitos. Nos casos de crimes de menor potencial ofensivo, que são os crimes cuja pena máxima cominada não ultrapassa 02 (dois) anos.

Segundo Gomes (2009), o art. 306 do CTB trata de infração de natureza penal, sendo aplicada pena máxima de 3 (três) anos de detenção. Logo, não se trata de infração de menor potencial ofensivo, portanto, não se aplica a transação penal, mas é possível a incidência da suspensão condicional do processo, por força do art. 89, da Lei nº 9.099/95.

A suspensão condicional do processo, segundo o art. 89 da Lei nº 9.099 (1995), poderá ser aplicada nos casos em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a 01 (um) ano, desde que preenchidos os requisitos previstos no artigo mencionado.

Para Gomes (2013), o condutor de veículo automotor condenado por força do art. 306, do Código de Trânsito, poderá ser beneficiado com a suspensão condicional do processo, visto que a pena mínima cominada não excede a um ano. Podendo ainda, ser posto em liberdade mediante o pagamento de fiança em caso de prisão em flagrante delito, com fundamento no art. 322, do Código de Processo Penal, pois a pena máxima desse delito não supera a quatro anos.

2.7 PROJETO DE LEI 5512/13 QUER IMPOR PENAS MAIS SEVERAS

Segundo Novo (2015), foi aprovado em 23 de setembro de 2015, pelo Plenário da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei 5512/13. Novo (2015) afirma ainda, que o projeto prevê o aumento da pena cominada para quem praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou drogas, a pena passará de 02 a 04 anos de detenção para 04 a 08 anos de reclusão. Já nos casos de lesão corporal culposa em que o condutor esteja alcoolizado ou sob o efeito de drogas, a pena será de 02 a 05 anos de reclusão, de acordo com Amorim Sangue Novo.

2.8 INEFICÁCIA DA LEI NO COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

No entendimento de Barros e Moraes (2014), a Lei Seca, no sentido de tornar mais severa a penalidade ao condutor embriagado, estabeleceu índice de tolerância “zero” de alcoolemia, porém, com o passar dos anos, a própria lei foi perdendo gradualmente a sua eficácia, e o cidadão perdendo o temor pela lei.

Ainda, segundo Barros e Moraes (2014), a lei apresenta redação muito deficiente, viola princípios fundamentais constitucionais, tornando suas punições mais difíceis de serem aplicadas pelos Tribunais.

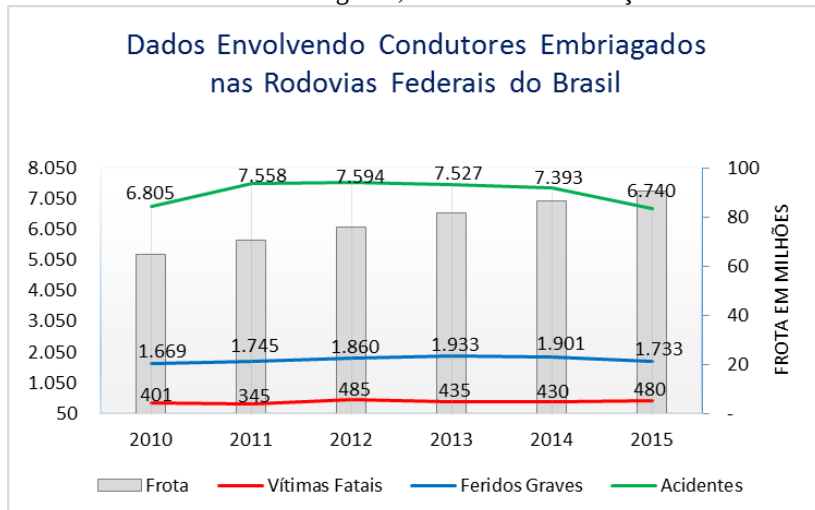
Na mesma linha de raciocínio, Sérgio Duailibi afirma que

É INEGÁVEL A PARTICIPAÇÃO DAS BEBIDAS ALCOÓLICAS EM UMA considerável parte dos acidentes de trânsito com vítimas fatais no Brasil. Trata-se da maior causa de mortalidade com **possibilidade de prevenção**, em comparação a várias outras causas; [...] [grifos do autor] (DUAILIBI *et al*, 2011, p.13).

Na visão de Barros e Moraes (2015), de nada adianta a severidade da lei apenas no plano teórico, pois o que faz com que elas sejam cumpridas é a certeza da punição.

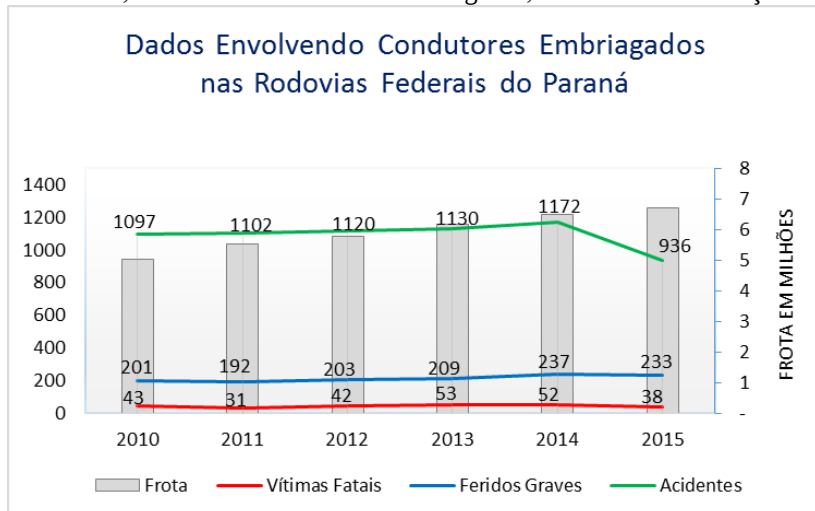
2.9 NÚMEROS DA IMPUNIDADE E DA INEFICÁCIA DA LEI

Gráfico 1 – Dados nacionais de vítimas fatais, feridos graves e acidentes nas Rodovias Federais, no período 2010-2015, envolvendo condutores embriagados, assim como a evolução da frota nacional de veículos no mesmo período.



Fonte: Polícia Rodoviária Federal (2016)

Gráfico 2 – Dados de vítimas fatais, feridos graves e acidentes nas Rodovias Federais do Estado do Paraná, no período 2010-2015, envolvendo condutores embriagados, assim como a evolução da frota do Estado no mesmo período.



Fonte: Polícia Rodoviária Federal (2016)

Dados da Organização Mundial da Saúde (2015), comprovam que o Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul. Segundo o relatório da OMS, publicado em 19 de outubro de 2015, apenas em 2013, perderam a vida nas estradas e ruas brasileiras mais de 41 mil pessoas. O estudo mostra que o número de acidentes no país saltou de 19/100mil habitantes em 2009 para 23,4/100mil habitantes em 2013, é o maior da América do Sul, de acordo com o relatório.

Apesar do alto número de acidentes, a OMS (2015) afirma que o número de vítimas fatais no trânsito está se estabilizando, mesmo com o rápido aumento da frota de veículos no mundo.

2.10 AÇÕES PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011-2020

Segundo a Organização das Nações Unidas no Brasil (2011), foi lançada em 11 de maio de 2011, a Década de Ações para a Segurança Viária 2011–2020. Trata-se de uma ação em âmbito mundial coordenada pela Organização Mundial da Saúde (OMS), na qual governos de todo o mundo, dentre eles o Brasil, comprometem-se a adotar novas medidas voltadas à prevenção de acidentes de trânsito, cujo número de mortos chega a 1,3 milhão de pessoas por ano.

Nesse sentido, segundo (ONU, 2011), governos de vários países realizarão eventos e lançarão planos nacionais para a melhoria da segurança no trânsito e da prestação de serviço às vítimas de acidentes.

Segundo o Denatran (2011), em atendimento às Recomendações da ONU, o Brasil lançou em 2011 o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito - Um Pacto pela Vida, este deu origem ao Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, cujo objetivo é realizar um trabalho articulado envolvendo as três esferas de governo, e da sociedade civil para a redução dos acidentes e violência no trânsito. Sendo a Educação para o Trânsito um dos 5 fundamentos do Plano.

As ações buscarão implementar a educação para o trânsito como prática pedagógica no ensino fundamental; promover debates sobre o tema no ensino médio; cursos de extensão e pós-graduação na área de trânsito; capacitar, formar e qualificar profissionais, professores, dentre outros (ONU, 2011).

A meta do Pacto Nacional é reduzir em, no mínimo, 50% o número de vítimas de acidentes de trânsito até 2020, segundo (SOUZA, 2015).

Segundo Souza (2015), autor da reportagem “Projeto Cria Plano Nacional para Reduzir Mortes no Trânsito”, publicada no site da Câmara dos Deputados em 11 de novembro de 2015, o governo brasileiro elaborou o Plano em 2010, porém o Projeto de Lei nº 8.272/2014, que trata do tema, ainda encontra-se em tramitação na Câmara dos Deputados.

Souza (2015) afirma ainda, que dados do SUS apontam que a quantidade de mortos no Brasil é de 20 por grupo de 100 mil habitantes, enquanto em outros países dados da OMS comprovam a média de 8 mortos por grupo de 100 mil habitantes.

2.11 CAMPANHAS À LUZ DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro elaborado por Denatran (2016, p. 25), “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.”

O artigo 75 da supracitada legislação de trânsito estabelece que

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão **promover outras campanhas** no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são **de caráter permanente**, [...] (DENATRAN, 2016, p. 26) [grifo nosso].

Nesse mesmo sentido, o art. 76 do Código de Trânsito assim dispõe:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, [...].

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, **em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;**

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito (DENATRAN, 2016, p. 26) [grifo nosso].

Ressalta-se, portanto, que não basta a promoção de campanhas, é preciso que elas abranjam todos os níveis de ensino, e que sejam promovidas em caráter permanente, não apenas nas escolas, mas também nos meios de comunicação em massa, como rádio e televisão, etc (DENATRAN, 2016).

2.12 MEDIDAS EDUCATIVAS E PREVENTIVAS PARA O TRÂNSITO

Segundo Trisotto (2014), autora da reportagem sobre o aumento das autuações por embriaguez ao volante, publicada no Jornal Gazeta do Povo, Curitiba, em 16 de julho de 2014, próximo de completar maioridade, o atual Código de Trânsito Brasileiro ainda carrega consigo velhas discussões e novas perspectivas.

Na visão de Trisotto (2014), o lapso temporal desde a sua vigência não foi suficiente para eliminar as polêmicas que gravitam em torno da norma.

Trisotto (2014) diz que desde a vigência do Código de Trânsito ocorreram diversas mudanças legislativas, que ao tentar adequar a resposta estatal ao clamor social, foram marcadas por uma série de falhas. Os equívocos supervenientes talvez decorram justamente dessa ânsia desenfreada do legislador em pretender combater o crime por meio da criação de leis, diz Trisotto.

Para Trisotto (2014), depois de anos de Lei Seca, o reforço nas blitz e o número de ocorrências indicam que a norma não pegou na capital Curitiba.

De acordo com Trisotto (*apud* Bptran, 2014), dados do Batalhão de Polícia de Trânsito mostram que apesar da quantidade de blitz e campanhas educativas, em Curitiba, as ocorrências envolvendo condutores embriagados não cedem.

De acordo com a reportagem, os número do BPTran de Curitiba, revelam que no período de 2010 a 2013, a quantidade de multas por embriaguez ao volante aumentou 81%, passando de 1.054 para 1.908. Só em 2014, em seis meses foram 754 autuações registradas (TRISOTTO, 2014).

Segundo Trisotto (*apud* Bptran, 2014), os número do BPTran mostram que no mesmo período (2010 a 2013) o número de acidentes cresceu 42%, passando de 477 para 676, só em Curitiba. Assim, como o número de prisões por embriaguez ao volante que também aumentou, saltou de 953 em 2010, para 1.172 em 2013.

2.13 MEDIDAS EDUCATIVAS

O governo federal em obediência ao Código de Trânsito Brasileiro, tem promovido diversas campanhas educativas, dentre elas campanhas direcionadas à embriaguez ao volante, por exemplo, as campanhas “Mude você também - Se for dirigir, não beba”; “Campanha de Carnaval”; “Semana Nacional de Trânsito”; “Álcool e excesso de velocidade”; “Bebida e direção; Deixe essa mistura fora da festa”, entre outras (DENATRAN, 2016).

No estado do Paraná, de acordo com Departamento de Trânsito do Paraná (2015), o Governo também tem trabalhado no mesmo sentido promover campanhas como “Detran na Escola” – lançado em 2012; Distribuição de Cartilhas Educativas destinadas às crianças do ensino fundamental do 1º ao 5º ano; além de diversos vídeos educativos disponíveis no site do Órgão, entre outras.

Segundo Trisotto (2014), em Curitiba, a Secretaria de Trânsito (Setran) optou por fazer uma campanhas educativas e de sensibilização. A ação “Lei Seca - vai Pegar”, promovida de junho de 2013 a junho de 2014 realizou 40 abordagens educativas sobre álcool e direção, 02 simulações em vias públicas, sendo que 14.070 pessoas foram alcançadas com estas ações.

Conforme Trisotto (*apud* CASSIANO, 2014), o trabalho de conscientização era feito com a distribuição de panfletos, adesivos com mensagens sobre bebida e direção, porta-copos. Parte do trabalho resultou em uma redução de 19,7% das mortes no trânsito, segundo Cassiano, Diretor da Escola Pública de Trânsito.

A campanha “Se Liga no Trânsito”, do Detran/PR, teve resultados parecidos. No ano de 2013 foram abordadas 5,5 mil pessoas em 125 bares de 7 municípios do estado. Já em 2014, até o mês de junho, a campanha se repetiu em 90 bares de 11 cidades, realizando a abordagem de 3,6 mil pessoas (TRISOTTO, 2014).

2.14 MOVIMENTO MAIO AMARELO

O Movimento Maio Amarelo nasce com uma proposta única que é chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo, segundo o Movimento Maio Amarelo (2015).

O objetivo, de acordo com o Movimento Maio Amarelo (2015), é realizar uma ação coordenada entre o poder público e a sociedade civil no sentido de incentivar a promoção de atividades voltadas à conscientização e a avaliação de riscos sobre o comportamento de cada cidadão no trânsito.

2.15 PROJETO VIDA NO TRÂNSITO

“Vida no Trânsito” é a denominação, no Brasil, do Projeto *Road Safety in Ten Countries* ou “RS-10”. Seu principal foco é na redução das mortes e lesões causadas no trânsito em 10 países com o financiamento da Fundação *Bloomberg* e coordenação global da Organização Mundial de Saúde (OMS) e suas agências regionais. No Brasil, o RS-10 é desenvolvido em cinco cidades: Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Palmas e Teresina; e conta, além do suporte da Organização Pan-americana de Saúde (OPAS/OMS), com o aporte técnico e financeiro do governo federal (OPAS, 2012).

A versão do RS-10, no Brasil, é denominada “Vida no Trânsito”, é coordenada pelo Ministério da Saúde em conjunto com a OPAS e é acompanhado por uma Comissão Nacional Interministerial. O projeto tem o apoio de parceiros nacionais e internacionais. Seu foco é a redução das mortes e lesões graves no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas, desenvolvidas e executadas intersetorialmente e com ênfase em dois fatores de risco: direção sob efeito de bebida alcoólica e velocidades incompatíveis, além de outros, a depender das particularidades locais (OPAS, 2012).

2.16 MEDIDAS PREVENTIVAS

Para a Organização Pan-Americana de Saúde (2012), apesar de os acidentes de trânsito serem vistos como eventos aleatórios e inevitáveis, como o próprio nome faz acreditar, os acidentes de trânsito podem ser evitados, sendo passíveis de análise racional e ação corretiva.

A OMS (2012), em seu relatório mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito, comprova a eficácia de medidas de prevenção que podem contribuir com a redução de mortes no trânsito relacionadas à embriaguez ao volante, tais como:

- Aplicação e divulgação da aplicação dos limites de alcoolemia: Com o intuito de dissuadir as pessoas à direção sob o efeito de álcool, a percepção do risco de ser flagrado é muito mais eficaz do que o rigor da penalidade.
- Aplicação generalizada de testes aleatórios com bafômetros: A aplicação de testes aleatórios com o etilômetro (bafômetro) inibe a conduta de beber e dirigir, além de ser o instrumento mais eficaz da aplicação da legislação. A aplicação dos testes deve ser imprevisível quanto a hora e lugar, de forma que os motoristas não possam evitá-los. Três estados na Austrália reduziram seus índices de mortes no trânsito relacionadas a álcool em 36-42%, com a realização aleatória e intensiva de testes com bafômetros, cobrindo de um terço a três quartos dos condutores.
- Campanhas e educação: incrementar os programas de aplicação da lei com campanhas de informação e educação, por exemplo, sobre os perigos da velocidade ou de dirigir sob efeito de álcool, e sobre as consequências sociais e legais de fazê-lo.
- Campanhas na mídia: Os melhores resultados na redução da frequência da direção com alcoolemia acima dos limites legais são obtidos quando as ações são acompanhadas de campanhas na mídia.

- Melhoria da resistência dos veículos motorizados aos impactos em acidentes: Um estudo recente realizado no Reino Unido concluiu que uma combinação de melhoria dos veículos, das vias, das leis e de sua aplicação poderia reduzir o número de acidentes fatais ou graves no trânsito em 33%.

Segundo a OMS (2012), em geral, penalidades mais rigorosas como a prisão, foram tentadas em diversos países tidos como de renda alta, porém não conseguiram fazer com que as pessoas deixem de dirigir após beber. Para a OMS (2012), a punição rápida e certa, como a suspensão da permissão para dirigir por não passar no teste do bafômetro, ou ao se recusar a fazer o teste, tem se mostrado mais eficaz do que a aplicação de penas privativas de liberdade.

3 METODOLOGIA

O presente Artigo, cuja pesquisa é de natureza qualitativa, teve como objetivo pesquisar à luz da legislação brasileira, da doutrina, de Relatórios de Instituições Nacionais e Organizações Internacionais, a necessidade da adoção de medidas de educação para o trânsito e de medidas preventivas no combate às mortes causadas pela ingestão de bebida alcoólica.

O interesse do autor pelo tema deu-se em razão da quantidade de vítimas fatais e de feridos graves em razão dos acidentes de trânsito envolvendo condutores embriagados ocorridos diariamente no território Brasileiro.

Para alcançar o objetivo, foram reunidas doutrinas que abordavam o tema com clareza e objetividade; foram selecionados sites de confiança rede mundial de computadores; jurisprudências também foram analisadas a respeito do tema, por exemplo, as que tratam da obrigatoriedade ou não do condutor se submeter ao teste do bafômetro; do crime de perigo abstrato e de perigo concreto; foi mantido contato com a Assessoria de Comunicação da Polícia Rodoviária Federal, em Curitiba, no sentido de fornecer dados sobre acidentes envolvendo condutores embriagados.

Por fim, após muitas horas de pesquisas e seleção de material impresso, doutrinas e consultas na *World Wide Web* (rede mundial de computadores); concluiu-se que é necessário que o Brasil adote, com urgência, medidas educativas e preventivas em relação ao trânsito, e que as trate com a devida prioridade e importância.

4 ANÁLISES E DISCUSSÕES

Levando-se em consideração os fatos mencionados no presente Artigo, dois aspectos chamaram a atenção do autor: O primeiro diz respeito a dificuldade do legislador em editar uma Lei que trate da redução do número de mortes no trânsito sem ferir nenhum princípio constitucional. As alterações sempre esbarram em algum dispositivo legal que dificulta a sua aplicação no dia-a-dia em razão de ferir princípios constitucionais, por exemplo, o princípio da “Não produção de provas contra si mesmo” ou “*nemo tenetur se detegere*”.

Condutores embriagados flagrados na direção de veículo automotor são beneficiados por princípios que os protegem da não obrigatoriedade de realizar o teste do bafômetro ainda que tenham cometido um homicídio culposo na direção de veículo. Talvez seja por conta dessa legalidade exagerada, que protege os imprudentes ao volante, que a impunidade vem aumentando, assim como as mortes no trânsito relacionadas ao ato de beber e dirigir, mesmo após diversas alterações ocorridas no Código de Trânsito Brasileiro, principalmente no seu art. 306.

O segundo ponto destacado pelo autor, refere-se à possibilidade de o autor do delito responder em liberdade, pois, em razão das penas cominadas no tipo penal, tanto no caso da pena do art. 302, como do art. 306, do Código de Trânsito, é possível que o condutor responda em liberdade, quer seja mediante o pagamento de fiança (art. 322, do CPP), quer seja por meio da Suspensão Condicional do Processo (art. 89, da lei 9.099/95), ou seja, dificilmente será imposta a pena privativa de liberdade à aquele que é flagrado sob a influência de álcool, ainda que lhe seja aplicada a pena mais grave, que é a pena de detenção de 02 a 04 anos (art. 302 do referido Código).

Nesse sentido, considerar a legislação brasileira a mais severa do mundo é um equívoco.

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária,

Pelas novas regras, o Brasil passou a ter A LEGISLAÇÃO MAIS SEVERA DO MUNDO, só 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. (ONSV, 2014, p.56) [grifo nosso].

Uma legislação que não condena com pena de privativa de liberdade alguém que, sob o efeito de álcool, pratique homicídio culposo na direção de veículo automotor, não poderia ser considerada como mais rigorosa do mundo.

Pela observação dos aspectos analisados, percebe-se que as várias alterações ocorridas no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de reduzir o número de mortos no trânsito causadas pela embriaguez ao volante, não atingiram a raiz do problema em si, ou seja, a mudança de conduta

dos condutores, pois a lei é bastante benevolente para com essas pessoas, que expõe ao perigo a sua própria vida e a de milhares de pessoas que transitam pelas ruas e rodovias do Brasil diariamente.

Somente por meio da edição de leis e do seu efetivo cumprimento é que o país será capaz de mudar essa triste cultura de beber e dirigir, ainda presente em grande parcela dos motoristas brasileiros.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em face às informações apresentadas no presente artigo, é possível concluir que apesar das inovações feitas na legislação de trânsito brasileira desde a vigência do atual código, elevando os valores das multas aplicadas aos condutores embriagados, bem como a aplicação da pena de detenção de 06 meses a 03 anos ao condutor flagrado conduzindo veículo automotor sob o efeito de bebida alcoólica; pode-se observar que essa conduta continua sendo uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil, segundo dados do Ministério da Saúde, que apontam que cinquenta por cento das mortes ocorridas por consequência de acidentes de trânsito estariam relacionadas a ingestão de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos.

Apesar da legislação de trânsito brasileira ser considerada a mais severa do mundo, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária (2014), em 2015, a OMS destacou o Brasil como o país com o maior número de mortes no trânsito por habitante da América do Sul.

Conclui-se, portanto, que a mudança depende da adoção de novas medidas. É preciso a implantação de campanhas educativas e medidas preventivas de abrangência em todo o território nacional e de forma permanente, bem como a aplicação da Lei, como ocorre nos países de renda alta, onde o número de mortes reduziu significativamente após a aplicação dessas medidas, segundo dados da Organização Mundial da Saúde.

Em geral, penalidades rigorosas como a prisão, apesar de terem sido tentadas em diversos países de renda alta, não conseguiram fazer com que as pessoas deixem de dirigir após beber. Logo, a solução está na educação e prevenção; e para aqueles que insistem em beber e dirigir, é preciso que a punição seja rápida e certa.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. C.; CALHAU, L. B. **Crimes de Trânsito**. 2.ed. Niterói: Impetus, 2011.

BARROS, A.T.L.; MORAES, B.M.P. **Lei Seca**: uma lei exagerada e casualmente ineficaz. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/27158/lei-seca-uma-lei-exagerada-e-casualmente-ineficaz#ixzz3oOokzDrD>> Acesso em: 11 set. 2015.

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 nov. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm> Acesso em: 18 mai. 2016.

_____. Decreto-Lei n° 3.689, de 03 de outubro de 1941. Código de Processo Penal. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 out. 1941. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689.htm> Acesso em: 19 mai. 2016.

_____. **Decreto Legislativo n° 18.323, de 11 de Janeiro de 1922**. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 19 mai. 2016.

_____. Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995. Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 set. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9099.htm> Acesso em: 19 mai. 2016.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN n° 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 ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <[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: 18 mai. 2016.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Instituído pela Lei 9.503, 23 de setembro de 1997. 1.ed, Brasília: DENATRAN, 2016.

_____. Portal Brasil. **Campanha reforça a importância da não ingestão de bebida alcoólica por motoristas**. 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2013/02/campanha-reforca-a-importancia-da-nao-ingestao-de-bebida-alcoolica-por-motoristas>> Acesso em: 22 mai. 2016.

_____. Ministério da Justiça. Polícia Rodoviária Federal. **Dados Nacionais de Acidentes, Testes, Autuações e Prisões por Alcoolemia**. Assessoria Regional de Comunicação Social do Paraná. Brasília, DF, 2016.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal**: Parte Geral. 15.ed. v.1. São Paulo: Saraiva, 2011.

COMPACCI, C. **Século XIX**: O Século que Mudou a Humanidade: 1.ed. São Paulo, 2012.

DENATRAN. **Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020**. 2011. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta%20ANTP-CEDATT-Instituto%20de%20Engenharia%20SP.pdf>> Acesso em: 22 mai. 2016.

_____. **Pacto Nacional Pela Redução de Acidentes**. 2011. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/decada_transito.htm> Acesso em: 22 mai. 2016.

_____. **Campanhas Educativas**. 2016. Disponível em:

<http://www.denatran.gov.br/campanhas/campanhas_educativas.htm> Acesso em: 19 mai. 2016.

DUAILIBI, S.; PINSKY, I.; LARANJEIRA, R. **Álcool e Direção**: Beber ou Dirigir. São Paulo: Unifesp, 2011.

GOMES, L. F. **Cabe Suspensão Condicional do Processo no Artigo 306 do CTB?**. Disponível em:

<<http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/65954/cabe-suspensao-condicional-do-processo-no-artigo-306-do-ctb-luiz-flavio-gomes>> Acesso em: 21 mai. 2016.

GOMES, L. F.; DE BEM, L. S. **Nova Lei Seca**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

LENZA, P. **Direito Penal Esquematizado**: Parte Geral. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

LIMA, R. B. de. **Manual de Processo Penal**. 3.ed. Salvador: JusPODIVM, 2015.

MAIO AMARELO. **Atenção pela Vida**. Disponível em: <<http://maioamarelo.com/o-movimento/>> Acesso em: 19 mai. 2016.

MOLETA, P. **A Origem do Trânsito e do CTB**. Disponível em:

<<http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>> Acesso em: 19 mai. 2016.

NOVO, A. S. **Projeto de Lei 5512/13**. Pena maior para motorista que matar sob efeito de álcool é aprovada. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/72953649/projeto-de-lei-5512-13>> Acesso em: 19 mai. 2016.

OMS. World Health Organization. **Brazil is the country with the highest number of traffic deaths per capita in South America**. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/> Acesso em: 27 mai. 2016.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020**. 2011. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>> Acesso em: 27 mai. 2016.

OPAS – ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Projeto Vida no Trânsito**. Brasília (DF), 2012.

PARANÁ. Departamento Estadual de Trânsito. **Campanhas Educativas**. 2016. Disponível em:

<<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=transitoseguro&id=232>> Acesso em: 29 mai. 2016.

PAVEI, F. **As consequências das alterações promovidas pela Lei n. 12.760/2012 no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/38677/as-consequencias-das-alteracoes-promovidas-pela-lei-n-12-760-2012-no-artigo-306-do-codigo-de-transito-brasileiro>> Acesso em: 21 mai. 2016.

ROSA, E. M. **Embriaguez ao Volante**. Aspectos Penais e Administrativos. Art. 306 do CTB e Reso. Disponível em:

<<http://emanuelmotta.jusbrasil.com.br/artigos/121943609/embriaguez-ao-volante-aspectos-penais-e-administrativos-art-306-do-ctb-e-reso>> Acesso em: 22 mai. 2016.

S.A, A.; FALCONE, C.R.; SEGURANÇA, O.N. **Retrato da Segurança Viária no Brasil 2014**. Disponível em:

<<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>> Acesso em: 20 mai. 2016.

SOUZA, M. Câmara dos Deputados. **Projeto Cria Plano Nacional para Reduzir Mortes no Trânsito. 2015.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/499856-PROJETO-CRIA-PLANO-NACIONAL-PARA-REDUZIR-MORTES-NO-TRANSITO.html>> Acesso em 22 mai. 2016.

TRISOTTO, F. Em quatro anos, autuações por embriaguez ao volante crescem 81%. **Gazeta do Povo.** Curitiba, 16 jul 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/em-quatro-anos-autuacoes-por-embriaguez-ao-volante-crescem-81-eaz60iagtj01gs2hkwueiozf2>> Acesso em: 19 mai. 2016.

VILELA, F. S. **Histórico do Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <<http://domtotal.com/direito/pagina/detalhe/38721/historico-do-codigo-de-transito-brasileiro>> Acesso em: 18 mai. 2016.