

FACULDADES INTEGRADAS DE RONDONÓPOLIS

CURSO DE DIREITO

SÍLVIA MARIA CAVALCANTE SILVA

**A RESPONSABILIZAÇÃO CRIMINAL E ADMINISTRATIVA DO CONDUTOR
QUE DIRIGE SOB O EFEITO DE ÁLCOOL**

**RONDONÓPOLIS
2021**

SÍLVIA MARIA CAVALCANTE SILVA

**A RESPONSABILIZAÇÃO CRIMINAL E ADMINISTRATIVA DO CONDUTOR
QUE DIRIGE SOB O EFEITO DE ÁLCOOL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito, pelo Curso de Direito, das Faculdades Integradas de Rondonópolis.

Orientadora: Profa. Ma. Naiara de Oliveira
Basílio Lopes.

**RONDONÓPOLIS
2021**

SÍLVIA MARIA CAVALCANTE SILVA

**A RESPONSABILIZAÇÃO CRIMINAL E ADMINISTRATIVA DO CONDUTOR
QUE DIRIGE SOB O EFEITO DE ÁLCOOL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título
de Bacharel em Direito, pelo Curso de Direito,
das Faculdades Integradas de Rondonópolis.

Orientadora: Profa. Ma. Naiara de Oliveira
Basílio Lopes.

Aprovada em: ____ / ____ / ____

BANCA EXAMINADORA

Componente da Banca Examinadora – Nome, titulação, assinatura e instituição a que pertence

Componente da Banca Examinadora – Nome, titulação, assinatura e instituição a que pertence

Componente da Banca Examinadora – Nome, titulação, assinatura e instituição a que pertence

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho a Jesus Cristo,
O Príncipe da Paz, Autor da Vida.
Ao papai Francisco de Oliveira Silva (*in
memoriam*) melhor pai do mundo!
À mamãe, mulher forte e protetora, de quem
herdei minha determinação, persistência,
altivez e honestidade.
Aos meus netos Moisés, Elias, Miguel, Davi e
Heloísa, amores mais doces que mel, amor
mais profundo que eu tenho!
Aos meus filhos Bruno, Pedro Henrique e
Roberta, aqueles que um dia amamenteei, e
hoje são eles que cuidam de mim!

AGRADECIMENTOS

A Deus, Aquele que é e sempre será. Ao rei eterno e imortal, tudo o que eu sou e tudo o que eu tenho, tudo vem Dele. A honra e a glória a Ele.

A todos os professores que passaram no percurso destes anos, o meu apreço, a minha admiração a todos.

Ao professor Boleslau Antonio Dorada, a minha homenagem em nome do colegiado.

A todos os colegas da turma, com quem tive oportunidade de conhecer e conviver, pelo aprendizado, pelos momentos de descontração, contribuindo assim para minha formação pessoal e profissional.

À Professora Ma. Naiara Lopes Basílio, mais que orientadora, uma sábia educadora, o meu eterno agradecimento pelos caminhos ensinados. Incansável incentivadora ajudou-me a vencer barreiras ora vistas como intransponíveis. Aprendi muito em sua companhia, pela generosidade, competência, companheirismo nos momentos de desânimo, em que sempre foi paciente no descortinar de possibilidades.

A você Naiara o meu muito obrigada pelo incentivo, pela orientação, pelo olhar humano.

EPÍGRAFE

“Procuro semear otimismo e plantar sementes de paz e justiça. Digo o que penso, com esperança. Penso no que faço, com fé. Faço o que devo fazer, com amor. Eu me esforço para ser cada dia melhor, pois bondade também se aprende. Mesmo quando tudo parece desabar, cabe a mim decidir entre rir ou chorar, ir ou ficar, desistir ou lutar; porque descobri, no caminho incerto da vida, que o mais importante é o decidir.”

Cora Coralina

RESUMO

O presente trabalho se situa na reflexão e discussão sobre compreender quais as possíveis implicações administrativa, civil e criminal inferidas ao condutor, que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga. A pesquisa fez um conciso estudo das alterações legislativas ocorridas no CTB, com o intuito de enrijecer as regras em relação ao condutor que dirige embriagado. Além disso com o mesmo intento de punir com maior severidade, pois os números de acidentes continuavam a ser um grande desafio para as autoridades, um fator preponderante para a criação da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como Lei Seca, que transforma em crime de perigo abstrato o delito de dirigir alcoolizado. Contudo, o principal objetivo desta pesquisa foi compreender a responsabilização administrativa e criminal do condutor, que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga, e tem os sentidos alterados, que resultam em envolvimento com acidente de trânsito com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis. Outro ponto importante que ressaltamos foi a tramitação do Projeto Lei nº 32/2016 que intenta averiguar a possibilidade de que a oneração significativa do Sistema Único de Saúde (SUS) pelo tratamento de vítimas de trânsito, bem como as despesas médico/hospitalares sejam de responsabilidade do condutor que causou o acidente, depois do trânsito em julgado, desonerando o Estado e a cada um de nós, que arcamos solidariamente com os gastos e despesas pagas por todos nós contribuintes. Finalizamos trazendo o cenário em Mato Grosso, as ações da Sesp e das 15 Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP's), a intensificação das ações integradas da Lei Seca desde 2015 cujo objetivo é de preservar vidas no trânsito, a fim de desempenhar as operações de forma ainda mais exitosa, bem como as campanhas educativas e de conscientização da população.

Palavras-chave: Embriaguez ao Volante. Responsabilização. Lei Seca. Acidentes de Trânsito.

ABSTRACT

The present study is stated in the reflection and discussion about comprehending the potential administrative, civil and criminal implications educed to the driver, who take the risk of driving under the alcohol effects or other similar substance. The search was based on a brief study of legislative modifications found at the Brazilian Traffic Code (CTB), with the aim of reinforce the rules regarding the driver who guides while inebriate. Besides that, with the same intent of punishing with more severity, since the number of accidents was kept a great challenge for the authorities, a preponderant factor to create the Law nº 11.705 of 19 June 2008, popular known as Dry Law, which turns in abstract danger crime the offence of driving while inebriate. However, the main objective of this study was to comprehend the administrative and criminal accountabilities of the driver, who takes the risk of driving under the alcohol effect or other similar substance, who has changed feelings, which result in involvement in traffic accident with victims and your possible accountability perceived in the evolution of laws. Other important matter that was highlighted was the proceedings of the Bill of Law nº 32/2016 which attends to verify the possibility of the significant encumbrance of the Health Care System (SUS) by the treatment of the traffic victims, as well as the medical and hospital expenses which are responsibility of the driver who caused the accident, after unappealable case, exonerating the State and each one of us, who support jointly with the costs and expenses paid by all of us taxpayers. We finish by bring up the Mato Grosso scenario, Sesp's tasks and the 15 Integrated Public Safety Regions (RISP's), the intensification of integrated actions of Dry Law since 2015 whose aim is to protect lives at the traffic, in order to perform the operations in a most successful way, as well as the educational and awareness of population campaigns.

Key-words: Driving while Drunk. Accountability. Dry Law. Traffic Accidents.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Número de acidentes volta a subir no Brasil

44

FIGURA 2 - Tabela 1 Custos médios por componente elementar de custos Segundo a gravidade do acidente (dez/2014)	47
FIGURA 3 - Tabela 1 Custos médios por componente elementar de custos Segundo a gravidade do acidente (dez/2014) Continuação	47

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO
AIT's	AUTOS DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO
ANTP	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS
APRÓLUPO	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRODUTORES DE LÚPULO
BPTRAN	BATALHÃO DE TRÂNSITO URBANO E RODOVIÁRIO DA POLÍCIA MILITAR PÚBLICA
CCJ/MT	COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DE MATO GROSSO
CERVBRASIL	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CERVEJA
CNH	CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO
CONTRAN	CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
CRVL	CERTIFICADO DE LICENÇA VEICULAR
CTB	CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO
DELETRAN	DELEGACIA ESPECIALIZADA DE DELITOS DE TRÂNSITO
DENATRAN	DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
DETRAN	DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO
GGI	GABINETE DE GESTÃO INTEGRADA
IBGE	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
INSS	INSTITUTO NACIONAL DE SEGURO SOCIAL
IPCA	INSTITUTO DE PREÇO AO CONSUMIDOR AMPLO
IPEA	INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA
MPE	MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL
MT	MATO GROSSO
OMS	ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE
PJC	POLÍCIA JUDICIÁRIA CIVIL
PL	PARTIDO LIBERAL
PL	PROJETO LEI
PM	POLÍCIA MILITAR
PRF	POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
REDE/ES	REDE SUSTENTABILIDADE/ESPÍRITO SANTO
RISP's	REGIÕES INTEGRADAS DE SEGURANÇA PÚBLICA

SEMOB	SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
SESP	SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
SUS	SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE

SUMÁRIO

RESUMO.....	7
ABSTRACT.....	8
LISTA DE FIGURAS.....	9
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	10
SUMÁRIO.....	12
INTRODUÇÃO.....	14
1 AS ALTERAÇÕES DO CTB.....	18
1.1 Evolução de Leis e Alterações do Código de Trânsito Brasileiro	18
1.2 O uso de álcool na sociedade brasileira.....	26
1.3 A produção de cerveja no Brasil.....	26
2 A NATUREZA JURÍDICA DO TIPO PENAL DO ARTIGO 306 DO CTB....	28
2.1. Embriaguez ao volante: crime de perigo abstrato.....	28
2.2 Infração Administrativa ou infração penal.....	29
2.3 O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro.....	31
2.4 O advento da Resolução nº 432 de 23 de janeiro de 2013.....	34
2.4.1. Dos sinais de alteração da capacidade psicomotora	36
2.4.2. Da infração administrativa	37
2.4.3. A caracterização do crime e os meios de prova.....	38
2.4.4. Das medidas administrativas.....	40
3 O PROJETO LEI Nº 32/2016.....	41
3.1 O número de acidentes/número de mortes.....	44
3.2 O relatório técnico do IPEA.....	47
3.2.1 Custos dos acidentes de trânsito no Brasil.....	48
4 OS NÚMEROS EM MATO GROSSO.....	51
4.1 A Lei Seca em Cuiabá.....	52

4.1.2 DELETRAN Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito de Cuiabá e Várzea Grande.....	52
4.1.3. A Repressão.....	53
4.1.4. Em trinta dias, 36 motoristas autuados por embriaguez ao volante.....	56
4.2. Em uma década, Brasil reduziu 30% de mortes por acidentes de trânsito...	57
Conclusão	58
Referências.....	61

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve seu início sobre uma inquietação de uma problemática que aflige o Brasil e outros países, porém focaremos na sociedade brasileira. Inicialmente buscou-se trazer uma breve retomada a respeito da trajetória do primeiro Código de Trânsito no Brasil, criado por meio de um decreto lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941, revogado oito meses depois. Todavia verificamos algumas alterações, a trajetória das primeiras alterações no Código de Trânsito no Brasil, sua evolução, e quais foram os motivos das sucessivas mudanças em relação do CTB que motivaram legisladores a criarem uma legislação cada vez mais rígida.

Apresentou uma concisa análise da evolução deste percurso e quais os motivos das mudanças em relação ao principal objetivo desta pesquisa, que será compreender a Responsabilização Administrativa e Criminal do Condutor que Assume o Risco de Dirigir sob o Efeito de Álcool, bem como qualquer outra substância análoga, capaz de alterar os sentidos, resultando em envolvimento com acidentes de trânsito, com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis.

A problemática que sustentou a pesquisa foi quais as possíveis implicações administrativa, civil e criminal inferidas ao condutor, que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga, quais são elas. É cabível que o condutor e causador seja obrigado a arcar com os custos do tratamento da vítima de trânsito causado por ele mesmo, trazendo sequelas para a vítima do acidente e por muitas vezes, a morte.

É possível que a oneração significativa do Sistema Único de Saúde (SUS) pelo tratamento de vítimas de trânsito, bem como despesas médico/hospitalares sejam de responsabilidade do condutor que causou o acidente, depois do trânsito em julgado, desonerando o Estado e a cada um de nós, que arcamos solidariamente com tais gastos, despesas pagas por todos nós contribuintes.

Há comprovação científica e estatística de que a bebida alcoólica é capaz de alterar as condições físicas e psíquicas do condutor, que sob influência, acaba por aumentar a probabilidade de produção de acidentes e danos no trânsito. Coube levantar hipótese, se todas as mudanças ocorridas no Código de trânsito em relação ao condutor que dirige sob a ingestão de álcool, teriam como primícias coibir a ingestão de bebidas alcoólicas ou outras substâncias análogas, antes de dirigir.

Isto posto, inferiu-se se seria possível que o condutor fosse responsabilizado em indenizar retroativamente o Estado, pelos gastos com o terceiro, gastos com hospital, internamento, custas médicas, e até pensões no caso de filhos menores de idade, desonerando o erário público, de condutores sob o efeito de álcool ou sob efeito de alguma substância análoga, punir tanto no ato infracional como administrativamente.

A escolha do tema justifica-se diante da inquietação e de parte da sociedade, pelo clamor social, sobre a relevância do assunto, alcançando as dimensões social, política e econômica. Os acidentes de trânsito, causados por condutores sob o efeito de álcool ou sob efeito de alguma substância análoga. Ainda, a evolução da legislação sobre o assunto, desde a criação do Código de Trânsito no Art. 89, Inciso III da Lei 5.108 de 21 de setembro de 1966, revogado pelo Código Nacional de Trânsito, de acordo com a Lei de número 9.121 de 1969, antes da vigência da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, na tentativa de tolher os infratores, por multa mais severas e altas.

O principal objetivo desta pesquisa foi compreender a responsabilização administrativa e criminal do condutor, que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga, e tem os sentidos alterados, que resultam em envolvimento com acidente de trânsito com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis.

A possível responsabilização do condutor embriagado encontra respaldo no Projeto 32/2016 que foi aprovado pelo plenário do Senado e remetido à Câmara dos Deputados no dia 29 de abril de 2021 para análise, e ainda de acordo com o site, a proposta é que, o condutor responderá civilmente pelas despesas do tratamento médico de terceiros quando for enquadrado penalmente pelos crimes de homicídio e lesão corporal em acidente de trânsito motivado por embriaguez ou consumo de outras drogas.

Como principais objetivos específicos discorreremos sobre a proibição de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas ou de substâncias análogas; verificamos a evolução de leis no Código de Trânsito Nacional sobre o tema; investigamos as alterações da Res. 432/3013 e implementação da Lei 12.760/12 que alterou o Art. 177, § 2º do CTB; apontamos se o condutor que dirige sob a ingestão de álcool ou entorpecentes, comete infração administrativa ou crime de trânsito; analisamos as alterações ocorridas nos artigos 165 e 306 do CTB bem como discorreremos sobre o Projeto Lei nº 32/2016 e suas implicações.

Nessa perspectiva, a presente pesquisa metodologicamente caracterizou-se como bibliográfico-descritiva, de abordagem qualitativa e para desenvolvê-la, buscou-se apoio na pesquisa de materiais relativos ao tema. O descritor empregado aqui denominado palavra-chave: “condutor que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga”.

O caminho percorrido teve início com a seleção de textos e artigos e leitura, com o intuito de encontrar na leitura desta literatura, o percurso da legislação sobre o tema, sua evolução, os motivos pelos quais os legisladores intensificaram no enrijecimento das leis e quais foram as intenções de tal prática.

A presente pesquisa é composta por quatro capítulos. Preliminarmente, foram constatados no primeiro capítulo apresenta uma sucinta evolução de leis e as alterações do Código de Trânsito Brasileiro bem como resumidamente a trajetória dos primeiros Códigos de Trânsito no Brasil e quais os motivos das mudanças em relação ao principal objetivo desta pesquisa, que é compreender a Responsabilização Administrativa e Criminal do Condutor que assume o Risco de Dirigir sob o Efeito de Álcool, bem como de qualquer outra substância análoga, capaz de alterar os sentidos, resultando em envolvimento com acidentes de trânsito, com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis.

Discorreu ainda sobre a proibição de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas ou de substâncias análogas ingeridas antes de dirigir. Em seguida realizou-se um breve estudo a respeito da evolução de leis no Código de Trânsito Nacional, de resoluções que foram necessárias na tentativa de diminuir a quantidade de acidentes com vítimas devido a embriaguez ao volante.

Além disso, constatou-se que há permissão do uso de álcool na sociedade brasileira e a ingestão de bebidas no Brasil seja uma questão bem aceita socialmente. E que o Brasil é o 3º maior produtor de cerveja do mundo, atrás apenas de China e Estados Unidos, e a produção nacional é de aproximadamente 14 bilhões de litros por ano.

Dessa forma, no segundo capítulo foi averiguada a natureza jurídica do tipo penal do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro e o questionamento se a embriaguez ao volante, é mesmo crime de perigo abstrato? Verificou-se ainda que a infração administrativa ou infração penal do condutor “dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, redação mantida com o advento da lei 12.760, promulgada no ano de 2012, a qual alterou apenas as penalidades administrativas do dispositivo.

Constatou-se do mesmo modo, que o Artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro que disciplina como crime a prática de dirigir com a capacidade psicomotora alterada, em razão da ingestão de bebida alcoólica ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Além disso, o advento da Resolução n.º 432, de 23 de janeiro de 2013, também foi estudo neste capítulo.

Destarte, o terceiro capítulo abordou o Projeto de Lei do Senado nº 32 do ano de 2016, de autoria do Senador Wellington Fagundes do Partido Liberal do Estado de Mato Grosso, o qual busca responsabilizar o condutor embriagado junto ao INSS. Nessa perspectiva, o referido projeto dispõe sobre o ressarcimento por parte do condutor, que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais sob a influência de álcool ou toda substância que determine dependência. A iniciativa procura fazer justiça, impondo ao motorista criminoso um ônus suportado hoje por toda a sociedade através dos gastos do SUS.

Por último, o quarto capítulo trouxe “os números em Mato Grosso” e assinalam que 80% dos acidentes, envolvem embriaguez e velocidade os principais causadores de mortes no trânsito em grande Cuiabá, são a velocidade e embriaguez ao volante. Os dados da Coordenadoria de Estatísticas e Análise Criminal da Secretaria de Estado de Segurança Pública (Sesp) apontam 100 mortes no trânsito, entre acidentais e homicídios culposos, no primeiro semestre de 2021 nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, têm dois fatores: O acidente grave com morte está ligado ao excesso de velocidade ou a embriaguez.

Dos inquéritos policiais pela instaurados pela Deletran 80% dos inquéritos são de embriaguez ao volante, 15% de homicídios no trânsito e 5% de lesão corporal com condutor sob efeito de álcool. Ao longo dos últimos anos com as frequentes alterações sofridas na legislação, campanhas educativas exitosas foram realizadas no sentido de conscientizar a população de Mato Grosso, mas ainda assim foram autuadas mais de 25 mil motoristas de 2008 a 2019.

Em 2020 houve um aumento de 210 prisões por embriaguez ao volante, contudo, considerando os números apresentados, o fator de risco álcool e direção ainda é muito presente no trânsito de MT.

1. AS ALTERAÇÕES DO CTB

A presente pesquisa aborda uma breve discussão, a respeito da trajetória dos primeiros Códigos de Trânsito no Brasil e apresenta uma sucinta análise da evolução desta trajetória do código de trânsito e quais os motivos das mudanças em relação ao principal objetivo desta pesquisa, que é compreender a Responsabilização Administrativa e Criminal do Condutor que assume o Risco de Dirigir sob o Efeito de Álcool, bem como de qualquer outra substância análoga, capaz de alterar os sentidos, resultando em envolvimento com acidentes de trânsito, com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis.

Discorre ainda sobre a proibição de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas ou de substâncias análogas ingeridas antes de dirigir e se esta proibição já constava no Primeiro Código de Trânsito de 28 de janeiro de 1941.

Em seguida realizamos um breve estudo a respeito da evolução de leis no Código de Trânsito Nacional, de resoluções que foram necessárias na tentativa de diminuir a quantidade de acidentes com vítimas devido a embriaguez ao volante.

A Investigação aconteceu ainda no sentido de compreender quais foram as alterações da Res. 432/3013 e implementação da Lei 12.760/12, que alterou o Art. 177, § 2º do CTB e de apontar se o condutor que dirige sob a ingestão de álcool ou entorpecentes, comete infração administrativa ou comete crime de trânsito.

A análise abarcou as alterações ocorridas nos artigos 165 e 306 do CTB, bem como as alterações da Lei 14.071, de 2020, resultante do Projeto de Lei 3.267/2019, de autoria do Executivo, aprovada em 22/09/2020, referente aos casos de homicídio culposo ou lesão corporal culposa do motorista embriagado.

Além disso, é sabido que não há leis que responsabilizem os condutores com embriaguez no trânsito, mas, a presente pesquisa buscou analisar o Projeto de Lei 32/2016 de autoria do Deputado Federal, pelo Estado de Mato Grosso.

1.1 Evolução de Leis e as Alterações do Código de Trânsito Brasileiro

No século XX houve o fenômeno do êxodo rural, e com a migração das pessoas do campo para a cidade, em busca de melhores condições de vida, assim imaginavam, aumentou consideravelmente a população das cidades. Por volta de 1950 começou no Brasil, a fabricação de automóveis e a frota aumentava consideravelmente ano após ano e com isso, crescia igualmente o número automóveis e de acidentes automobilísticos, pois não havia infraestrutura das rodovias, nem asfaltos em todas as estradas, nem sinalização, nem mecanismos de punição, nem tampouco legislação que regulamentasse o trânsito.

Insta destacar que com a finalidade de reverter esta situação acima descrita e diminuir os índices relativos aos acidentes de trânsito foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 9.503/97 em 23 de setembro de 1997. O Código de Trânsito trouxe regras necessárias e que devem ser respeitadas, com o intuito de evitar transtornos, perdas materiais, sequelas temporárias e permanentes, e o pior de tudo, as mortes causadas por acidentes de trânsito.

Sendo assim, a pesquisa buscou amparo no Artigo 165 da mesma Lei, a qual afirma que dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa, que determine dependência passa a ser considerada infração gravíssima com penalidade multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses e como medida administrativa, a retenção do veículo até a apresentação do condutor habilitado e o recolhimento do documento de habitação.

Destarte, o novo código foi alterado logo em seguida, com o intuito de inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, entrou em vigor a Lei 11.705/98 que alterava a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Insta destacar, que muitos dos condutores parados em “blitz” se rejeitavam a fazer o teste de alcoolemia, dificultando a identificação do teor alcoólico no sangue, conseqüentemente, não acarretava qualquer punição, levando a impunidade, pois o agente não poderia obrigar o motorista a realizar o exame de alcoolemia, não lhe causando nenhuma punição de caráter administrativo.

Baseado no princípio constitucional de não produzir provas contra si mesmo, denominado do mesmo modo de princípio da não autoincriminação, segundo o art. 5º, LVII, da Constituição Federal de 1988, que traz que o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado.

Assim sendo, devido a necessidade de punição mais eficiente, entrou em vigor a Lei nº 11.275, em 07 de fevereiro de 2006, com finalidade de modificar os artigos 165 e 277 do CTB referente à conduta de dirigir alcoolizado.

Devido às diversas polêmicas da constitucionalidade desses dispositivos, e a dificuldade de provar a tipificação do delito, com a Lei nº 11.275/06, o aspecto administrativo foi alterado no art. 165 do CTB passando a ter a seguinte redação: “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”.

Todavia com a necessidade de uma mudança legislativa mais eficaz no trânsito, entrou em vigor a Medida Provisória nº 415, em 21 de janeiro de 2008, que proibia a venda de bebidas alcoólicas, em rodovias federais e adjacências, a fim de tentar minimizar o consumo de álcool entre os condutores, dificultando o acesso às bebidas.

O Objetivo da conscientização é reprimir comportamentos irresponsáveis de condutores, no sentido de dirimir os números de milhares de vítimas de acidentes de trânsito.

Nesse mesmo sentido, com o advento da Lei Federal nº 11.708/2008, a qual injustamente punia de um lado e empunha de outro. Impossibilitava a repressão criminal do condutor embriagado que se negava a realizar os testes etílicos. Fora então, substituída pela Lei de 2012 e agora está mais agressiva para os criminosos de trânsito, transformando comportamentos de pessoas que antes não faziam conta de seus atos.

Ainda com o mesmo intento de sempre punir com maior severidade, pois os números de acidentes continuavam a ser um grande desafio para as autoridades, um fator preponderante para a criação da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como Lei Seca, é que ela transforma em crime de perigo abstrato o delito de dirigir alcoolizado.

A partir do momento que a pessoa ingere álcool e assume a responsabilidade de conduzir um veículo, mesmo sem a intenção, ela assume o risco de lesionar outro indivíduo. Com o advento da Lei 11.705/2008, em seu art. 276 do Código de Trânsito Brasileiro, passou a vigorar sem o limite mínimo de concentração de 0,6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, com qualquer quantidade, ou seja, zero de quantidade de álcool por litro de sangue, o condutor já estará sujeito a penalidades.

Com a continua finalidade de reverter o aumento no número de acidentes automobilísticos envolvendo motoristas alcoolizados destaca-se como função central da Lei Seca, que é a conscientização e a diminuição dos acidentes de trânsito e dos transtornos que causa um condutor alcoolizado à sociedade. Em anos posteriores, com o aumento do fluxo de veículos, sem fiscalização efetiva e eficaz, o legislador foi forçado a enrijeceu a lei mais ainda, com a finalidade

de tratar de forma mais severa os abusos ao volante, na tentativa sempre de diminuir o número de acidentes no trânsito.

Todavia, em 2012, ainda com o intuito de agir com o rigor necessário, a Lei nº 12.760 reduziu para zero a tolerância no nível de álcool no sangue de quem dirige. Dando continuidade nas tentativas, em 2014, a Lei Federal 12.971 foi mais uma tentativa do Congresso Nacional para reduzir os números alarmantes de mortes no trânsito brasileiro, apenando de forma mais rigorosa os condutores imprudentes.

Apesar de que em cada lei o rigor se acentuava, ainda seriam necessárias novas alterações no Código de Trânsito Brasileiro. Dessa forma, no ano de 2016, o Código de Trânsito Brasileiro se tornou mais rigoroso com a Lei nº 13.281, pois gerou mudanças em relação ao valor das multas e incluiu o Art. 165-A no capítulo das infrações. Este artigo versa sobre a recusa de submeter-se ao teste do etilômetro e tem a mesma força do Art. 165, que dispõe sobre o condutor que dirige atestadamente alcoolizado.

Em 2017, com a Lei nº 13.546, foi incorporada ao Código de Trânsito Brasileiro a previsão de pena de reclusão de cinco a oito anos para o condutor que praticar crime culposo, na direção de um veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Assim, as sucessivas alterações no Código de Trânsito, as intensas campanhas educativas e a fiscalização, contextualizam as formas de aprendizado: um grupo entende que beber e dirigir é perigoso e que cria um risco desnecessário para a coletividade.

Além disso, há o constrangimento de ter o seu direito de dirigir suspenso ou cassado, e, ainda pior, existe a dor pela perda de um ente querido ou a dor por tirar a vida de alguém ocasionando sequelas psicológicas não raro difíceis de reparar.

Com o dolo eventual, o condutor necessita entender e aceitar que ao conduzir o veículo embriagado, estará assumindo um risco, na verdade o condutor não se embriaga para cometer um crime, porém deixou de ser agravante no crime de homicídio culposo, revogando o inciso V do Artigo 302 do CTB, abrandando a sanção e deixando a sociedade incomodada.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), retrata que ao uso de bebidas alcoólicas é responsável, direto ou indiretamente, por 30% (trinta) dos acidentes de trânsito no Brasil. Além disso, de acordo com o Ministério da Saúde, mais da metade das mortes no trânsito

está relacionada diretamente à utilização do álcool por condutores embriagados que insistem em dirigir.

Quem dirige embriagado pode ser multado em R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), valor que dobra se o motorista for flagrado novamente dentro de um ano. O valor que era de R\$ 1.915,40 (mil e novecentos e quinze reais e quarenta centavos) quando a Lei foi sancionada e atualizada em 2016 com o endurecimento das regras.

Além de prever uma multa de valor expressivo, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB instituído pela Lei n. 9.503/97, ainda prevê uma penalidade de suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. O CTB ainda prevê que a autuação da Lei Seca é infração gravíssima, portanto, o condutor ainda terá 7 (sete) pontos inseridos no seu prontuário.

Outra alteração importante no Código de Trânsito Brasileiro foi a aprovação da, a Lei nº 13.546/2017 de 20/12/2017, sancionada no dia 19 de dezembro de 2017, que passou a vigorar a partir de 18/04/2018, para dispor sobre os crimes cometidos na direção de veículo automotor. Para quem dirigir sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas, a Lei aumenta as penas e altera o atual artigo 302 do CTB, acrescentando o § 3º.

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. ”

Porém, se da condução do veículo automotor sob a influência de álcool ou substância psicoativa **causar resultado morte**, será enquadrado no novo Art. 302, § 3º do CTB, que estabelece pena de reclusão, de 5 (cinco) a 8 (oito) anos. Resultando lesão corporal grave ou gravíssima a pena será de reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, senão vejamos

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017)

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017)

Diante das alterações da nova Lei os motoristas, que conduzirem veículos embriagados, ou sob o efeito de quaisquer substâncias psicoativas, tais como cocaína, LSD ou qualquer medicamento, ou produto que altere a capacidade psicomotora, e se envolver em acidente de trânsito com resultado morte, a pena será de 5 (cinco) a 8 (oito) anos de reclusão. O Código de Trânsito Brasileiro não fazia distinção nos graus da lesão corporal, se leve, grave ou gravíssima para a imputação da penalidade.

Porém, de acordo com a Lei 13.546/2017 passa a distinguir, trazendo um aumento de pena caso a lesão seja de natureza grave ou gravíssima. Caso a lesão corporal for de natureza grave ou gravíssima e estando o condutor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a pena privativa de liberdade passa a ser de reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

As hipóteses de lesão corporal grave e gravíssima estão previstas nos parágrafos 1º e 2º do Artigo 129 do Código Penal. Torna-se importante ressaltar ainda que conforme o Art. 306 do CTB que determina que conduzir veículo automotor embriagado ou com a capacidade psicomotora alterada em razão de qualquer substância psicoativa a pena continua de detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, **se o acidente não** causou lesão corporal ou morte.

O processo de suspensão é regulamentado pela Resolução nº 723/2018 do CONTRAN. E dentro do período de suspensão o condutor ainda terá de participar de um curso de reciclagem para efetivamente voltar a ter a plena regularidade da Carteira Nacional de Habilitação.

Desta forma, as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro são uma forma de desencorajar o cometimento de uma infração assegurando à população o direito à vida garantido através da Constituição da República Federativa do Brasil e do Código de Trânsito Brasileiro.

Corroborando com o texto, trago o Art. 277 do Código de Trânsito Brasileiro CTB que admite outros meios de prova de condutor de veículo automotor, envolvido em acidentes suspeito de embriaguez

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 meio 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 análogo

Conforme previsto no parágrafo único do artigo supramencionado, e com a finalidade de constituir distintos métodos de apurar o teor alcoólico nos condutores, o CONTRAN designou a Resolução nº 81 de 19 de novembro de 1998 que dispõe que a impossibilidade de conduzir veículo seria comprovada por meio dos seguintes procedimentos:

- I - teste em aparelho de ar alveolar (bafômetro) com a concentração igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;
- II - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;
- III- exames realizados por laboratórios especializados indicados pelo órgão de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso da substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos, de acordo com as características técnicas científicas.

Todavia, os principais meios de prova para identificar condutores alcoolizados, principalmente, devido a sua praticidade e eficiência, continuam sendo o etilômetro e o exame de sangue.

A fim de respaldar distintos meios de provas, o legislador alterou esse artigo com a Lei nº 11.725 de 07 de fevereiro de 2006, a qual acrescentou dois parágrafos, restando a seguinte redação:

Art. 277

§ 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.

Ainda, o CONTRAN regulamentou a Resolução nº 206 de 20 de outubro de 2006, confirmando, assim, a utilização de outros meios de provas em direito admitidas, como a prova testemunhal, segundo disposto no artigo 2º

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.

Novas e importantes alterações no Código de Trânsito Brasileiro, surgem em abril de 2018, foi dada maior relevância ao crime de homicídio culposo, quando o motorista estiver conduzindo o veículo sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa, e se o resultado do crime for lesão corporal de natureza grave ou gravíssima.

Nesse caso, o legislador almejou dar maior importância e repreender ainda mais os crimes dispostos no CTB, tornando a lei mais severa, com penalidades majoradas, de forma considerável, principalmente no que diz respeito à perigosa combinação entre álcool e volante pois a pena anteriormente, era somente de detenção de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, passou a ser de reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

Com o objetivo de alertar a sociedade brasileira no tocante aos perigos da combinação do álcool com a direção, a Lei 11.705/2008 novamente apareceu como uma de forma propiciar possibilidades de redução dos números catastróficos, por meio de proibições e consequentes sanções, as quais são dotadas de considerável rigor, para que realmente sejam alcançados os tão almejados objetivos intrinsecamente propostos pela Lei.

Face ao exposto relacionado a Lei nº 11.705/08, destaca-se que o Poder Público intentou implantar uma política de tolerância zero de álcool em condutores de veículo automotor, acarretando regras ainda mais rígidas, a fim de solucionar, ou minimizar a problemática dos acidentes de trânsitos nas estradas brasileiras.

Destarte, à medida que a “Lei Seca” ia sendo aplicada, surgiam questionamentos acerca da sua constitucionalidade, tornando-a ineficiente, já que os princípios constitucionais devem ser preservados, apesar de que a Lei nº 11.705/08 veio com a intenção de diminuir os riscos no tráfego.

1.2 O uso de álcool na sociedade brasileira

De acordo com o site de notícias da Agricultura e Pecuária o Mercado cervejeiro cresce no Brasil e aumenta interesse pela produção nacional de lúpulo e cevada. Segundo eles o aumento da produção de cervejas artesanais ampliou a procura por lúpulo de qualidade, principalmente porque esse tipo de bebida exige maior quantidade do produto na composição.

Também, o levantamento da Associação Brasileira de Produtores de Lúpulo (Aprolúpulo), que contou com a colaboração de 109 produtores de todo o país, mostra que o Brasil tem cerca de 42 hectares cultivados, o que representa um crescimento de 110% com relação ao ano anterior, e a produção total aproximada gira em torno de 24 toneladas.

1.3 A produção de cerveja no Brasil

Ainda, Santa Catarina é o estado que tem maior percentual de produtores (27%), seguido por Rio Grande do Sul (22%), São Paulo (18%), Paraná (7%), Minas Gerais (6%) e Rio de Janeiro (5%). Em relação à área cultivada, Santa Catarina também ocupa o primeiro lugar, com um total de 12,105 hectares de área plantada.

O Brasil é o 3º maior produtor de cerveja do mundo, atrás apenas de China e Estados Unidos, segundo pesquisa publicada em 2020 pela Barth-Haas Group. De acordo com a Associação Brasileira da Indústria da Cerveja (CervBrasil), a produção nacional é de aproximadamente 14 bilhões de litros por ano e representa 1,6% do Produto Interno Bruto (PIB), com faturamento de R\$ 100 bilhões/ano e geração de 2,7 milhões de empregos.

Embora possa se admitir que a ingestão de bebidas no Brasil seja uma questão bem aceita socialmente, como já foi exaustivamente exposto, todas as alterações realizadas na legislação, foram no sentido de trazer mais rigidez no tratamento ao condutor que dirige embriagado, seja retirando o mínimo de concentração de álcool, o que significa a “tolerância zero”, seja aumentando a penalidade prevista para a infração administrativa mencionada.

A questão da ingestão de álcool é permitida, o que não podemos aceitar, sem sombra de dúvidas, é “beber e dirigir”. Somente famílias que perderam vidas humanas, que perderam famílias

inteiras, ou que sofreram graves mutilações, que também levam à morte, ou deixam sequelas para toda uma vida, restando traumas físicos e psíquicos, estresses traumáticos sabem as consequências dos acidentes causados por embriaguez ao volante e por irresponsabilidade no trânsito.

2. A NATUREZA JURÍDICA DO TIPO PENAL DO ARTIGO 306 DO CTB

2.1 Embriaguez ao volante: crime de perigo abstrato

Os crimes considerados crimes de perigo abstrato são aqueles que não exigem a lesão de um bem jurídico ou a colocação deste bem em risco real e concreto. São tipos penais que descrevem apenas um comportamento, uma conduta, sem apontar um resultado específico, ou seja, esses tipos penais são distintos dos demais porque neles o legislador deixa de indicar qualquer resultado naturalístico, descrevendo apenas o comportamento penalmente relevante, como é o caso de embriaguez ao volante disposto no art.306 A.

Importa afirmar que não é necessário demonstrar a potencialidade lesiva da conduta do agente para que seja efetivamente configurado o delito.

Neste caso, o legislador diante de uma conduta potencialmente danosa e perniciososa, socialmente falando, presume-a perigosa e, nesses casos, basta a comprovação de que o agente, no caso o condutor do veículo, praticou-a para que o crime do esteja consumado. O Estado, prevalecendo-se do seu poder, age utilizando-se de uma política criminal de prevenção e precaução, atento aos valores e princípios basilares da sociedade.

O legislador prevê uma série de medidas administrativas que constam no Art.165 CTB, que tais como a quantidade de álcool ingerida que, conforme a pessoa/peso e tempo de ingestão, apenas uma lata de cerveja pode levá-lo a responder pelo crime tão comentado crime disposto no Art. 306 CTB.

Quando referimos a denominada Lei Seca, ou até mesmo a chamada “tolerância zero”, pelo fato de que nenhuma quantidade de álcool é permitida, os dispositivos infracionais são os artigos 165 e 165 – A, do CTB. O artigo 165 determina como infração a prática de dirigir sob a influência de substância psicoativa e o Art. 165 – “A” define como infratora a conduta de quem se recusa a fazer a verificação de alteração da capacidade psicomotora.

A presença de qualquer quantidade de álcool no organismo do condutor, a alcoolemia, sujeita-o às penalidades previstas no Art. 165, a multa, que chega a quase três mil reais e a suspensão da habilitação por 12 meses. Segundo doutrinadores do campo da medicina legal, conceitua-se alcoolemia como o resultado da dosagem do álcool etílico na circulação sanguínea com seus resultados trazidos em gramas ou decigramas por litro de sangue examinado.

Ao ser parado em uma blitz policial, e não houver outra pessoa apta a conduzir o veículo, então dirigido pelo motorista que ingeriu álcool, este será guinchado. A diferença entre ficar apenas nas infrações administrativas, que já são severas e/ou incorrer no crime disposto no Art. 306 CTB consiste somente na quantidade de álcool que for verificada e essa informação consta no inciso I, do parágrafo primeiro (igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3mg por litro de ar alveolar).

Caso o resultado do bafômetro for positivo e menor que 0,34 mg/l, o motorista será multado pela Lei Seca e não será enquadrado no crime do Art. 306 CTB. Caso o motorista recuse fazer o teste do bafômetro é indiferente, pois as consequências administrativas de não realizar o teste são as mesmas de se fazer, pois se a quantidade for superior à permitida, o conduto incorrerá no crime disposto no art. 306.

2.2 Infração Administrativa ou infração penal

O art. 165 do CTB trata da infração administrativa e passou por duas relevantes alterações. A primeira delas ocorreu em 2006 com o advento da Lei 11.275 do mesmo ano. O art. 165 traz a seguinte redação

“Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. ” Trata-se de uma infração gravíssima; tem como penalidade, multa no valor base de R\$ 1.915,40 (um mil novecentos e quinze reais e quarenta centavos), podendo chegar até a dez vezes o valor de base e a suspensão do direito de dirigir por doze meses.

A natureza do artigo 165 sempre foi alvo de discussões e, conseqüentemente, de algumas modificações. Podemos observar que anteriormente com a entrada em vigor da lei 9.503/1.997, o

dispositivo tratava da quantidade de concentração de álcool por litro de sangue, e em sua primeira modificação, no ano de 2.006, através da lei 11.275, a quantidade foi excluída do texto, passando a ser infração, “dirigir sob dependência física ou psíquica de álcool ou qualquer outra substância entorpecente”.

A redação do referido artigo, em 2008, sofreu alteração através da lei 11.705 (primeira Lei Seca), dispondo que a infração ficará configurada quando o condutor “dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”, redação mantida com o advento da lei 12.760 (nova Lei Seca), promulgada no ano de 2.012, a qual alterou apenas as penalidades administrativas do dispositivo.

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277: (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016).

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016).

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016).

Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido: (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020).

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Renach de resultado negativo em novo exame. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020).

Parágrafo único. Incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A deste Código por ocasião da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020).

Assim, o legislador, na busca de tolerância zero ao condutor que continuava desrespeitando o diploma legal, enrijeceu o tratamento, com a ampliação da interpretação do dispositivo, punindo o condutor infrator, independentemente da quantidade de álcool ou de substância psicoativa utilizada. Essa nova posição do legislador foi conveniente, pois, se analisarmos os estudos médicos, veremos que o mínimo de concentração de álcool no sangue é o suficiente para causar efeitos sobre o condutor.

2.3 O Artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, traz em seu comentado Artigo 306 a tão falada embriaguez ao volante. O Art. 306 CTB disciplina como crime a prática de dirigir com a capacidade psicomotora alterada, em razão da ingestão de bebida alcoólica ou de outra substância psicoativa que determine dependência. O Referido Artigo sofreu importantes alterações, abaixo abordadas, desde a publicação do Código de Trânsito, em setembro de 1997. Originalmente, o crime disposto no Art. 306 CTB era assim descrito:

Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

Pena - detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Para que se caracterizasse o crime do Art. 306 do CTB não bastava que o motorista estivesse embriagado, mas, também, que colocasse outra (s) pessoa (s) em situação de risco, ou seja, deveria no caso, haver o chamado perigo concreto, uma ação imprudente por parte do condutor, como por exemplo, o que dirige em velocidade não condizente com a segurança da via.

Mesmo que o condutor tivesse ingerido bebida alcoólica, para ser caracterizado como crime, ele precisaria adotar outra conduta irregular, para que ficasse caracterizado o crime do Art. 306 CTB. De acordo com a legislação, admite-se que o condutor seja submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia técnica, entre outros, porém ao condutor cabe a recusa, pois, o mesmo é amparado constitucionalmente, de não ser obrigado a produzir provas contra si mesmo.

Tendo em vista a dificuldade em provar tecnicamente que os condutores estavam sob uso de álcool, já que a recusa dos mesmos era recorrente e eminente, poderia ser utilizada prova testemunhal, como meio de comprovar a embriaguez.

Com o passar do tempo e diante de inúmeros casos palpáveis, com consequentes mortes e graves lesões ocorridas no trânsito, percebeu-se que a imputação do crime disposto no Art. 306 CTB em quase nada coibia as pessoas de beber e dirigir, concomitantemente.

Com esta então nova redação, o crime de embriaguez ao volante, disciplinado no Art. 306 CTB, se caracteriza quando se constatar que a capacidade psicomotora do motorista esteja alterada em virtude do álcool ou de outras substâncias psicoativas, como, por exemplo, “maconha” ou “cocaína”.

A alteração da capacidade psicomotora passa então a ser elementar do tipo do Art. 306 CTB, o que significa dizer que, caso o motorista tivesse ingerido bebidas alcoólicas, mas não estivesse com a sua capacidade psicomotora alterada, o crime não estaria configurado.

Mas as mudanças não pararam por aí, pois a grande alteração trazida no Art. 306 CTB consiste no fato de o tipo penal não mais vincular tão somente a constatação da embriaguez ao percentual de seis decigramas de álcool por litro de sangue, sendo este apenas um dos meios de prova possíveis para caracterizar o crime comentado, mas, no fato da capacidade psicomotora alterada, passa ser elementar configurando caso o motorista tivesse ingerido bebidas alcoólicas.

A Lei nº 11.705/08 apresentou também importantes modificações no âmbito penal, nomeadamente no Art. 306 do CTB, que passou a vigorar com a seguinte alteração:

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.

Porém, a redação do CTB não estabelecia especificamente um valor de concentração de álcool por litro de sangue, para que fosse configurado o tipo penal, o critério era bastante subjetivo.

Assim, ao entrar em vigor a Lei Seca, foi estabelecido uma tolerância de taxa de alcoolemia, para configurar o tipo penal. Bastava que o condutor fosse identificado com o percentual de 0,6 decigramas de álcool, por litro de sangue minimamente, mesmo que o condutor estivesse conduzindo o veículo de forma aparentemente normal, tornando assim, o novo critério totalmente objetivo, com a seguinte redação:

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o Art. 306 da Lei no 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia é a seguinte:

I - exame de sangue: concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; ou

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro): concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

A partir deste Decreto, tanto o exame de sangue quanto o teste em aparelho de ar alveolar pulmonar, o etilômetro seriam válidos. O exame de sangue identificaria a concentração igual ou superior de 0,6g/l de álcool, já o etilômetro identificaria a concentração igual ou superior a 0,3mg por litro de álcool.

As mudanças não pararam por aí, pois em abril de 2018 surgem novas e importantes alterações no Código de Trânsito, mas sem novidades quanto Art. 306 CTB. Dessa vez, foi dada maior relevância ao crime de homicídio culposo, quando o motorista estivesse conduzindo o veículo sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa, e se o crime resultasse em lesão corporal de natureza grave ou gravíssima.

Nesse caso, a pena que, anteriormente, era de detenção de seis meses a dois anos, passou a ser de reclusão de dois a cinco anos. O legislador quis dar maior importância e repreender ainda mais os crimes dispostos no CTB, tornando a Lei mais severa, com penalidades majoradas, de forma considerável, principalmente no que diz respeito à perigosa combinação entre álcool e volante.

Diante de tudo aqui exposto em relação a Lei 11.705/08, verifica-se que a implantação da política de tolerância zero de álcool junto aos condutores de veículos automotor, tem como principal objetivo pelo Poder Público, instalar regras mais rígidas, cujo principal objeto sempre foi

o de minimizar a problemática dos acidentes de trânsito, e diminuir os riscos no tráfego das estradas brasileiras.

Como já demonstrado anteriormente, mediante aos recorrentes acidentes de trânsito por embriaguez, há ainda a necessidade de mudanças urgentes, para reverter esta situação.

2.4 O advento da resolução n.º 432, de 23 de janeiro de 2013

Esta Lei disciplinou algumas alterações mais especificamente referentes à embriaguez ao volante, com o objetivo de enrijecer as regras, senão vejamos

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.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Assim, de acordo com a letra da Lei “O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e nos termos do disposto no Decreto n.º 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito” resolve regulamentar os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que cause dependência.

Já em seu artigo 1º a resolução delimita o seu principal objetivo e quais os artigos que seriam alterados, vejamos o que dispõe

Art. 1.º Definir 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.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A resolução 432/13 endureceu a tolerância do nível de álcool para os condutores de veículos automotor, trazendo o art. 165 do CTB identificando a infração administrativa e no art. 306 do mesmo código as penalidades.

Tendo em vista o entendimento contrário a Lei Seca por alguns doutrinadores bem como por parte da sociedade, ainda que brevemente, é mister relatar que houve acirrada discussão, quanto a teoria e prática, bem quanto ao conflito entre o direito positivo e o direito natural. Verifica-se que apesar de inúmeras tentativas no decorrer dos anos, em enrijecer a legislação em cada lei surgida com o ensaio de acentuar o rigor, percebia-se um contínuo aumento dos números de acidentes no trânsito, e, portanto, seria ainda necessário, outras novas alterações da Lei.

Extensas e acirradas discussões e debates, uns contra, outros a favor, há aqueles que defendem o dolo eventual, os que defendem a teoria da probabilidade, quando o condutor agente em uma produção lesiva, assume o erro, porém continua a agir. Ele reconhece o perigo, porém supõe-se a probabilidade de assumir o crime com respaldo, mas devido a responsabilidade objetiva assumida, responderá por sua conduta. O condutor embriagado sabe o risco, mas acredita que ingeriu bebida alcoólica suficiente para praticar um ato doloso.

Assim, o condutor embriagado que se nega a realizar o teste do bafômetro, utilizando-se de alguns princípios constitucionais, garantindo seus direitos e garantias de cidadão, como o condutor que se nega a produzir a própria culpa, pois ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, o princípio da presunção de inocência.

Segundo esta teoria, uma possível violação a este consagrado princípio, no já supracitado art. 277 do CTB, em seu § 3º, onde se dispõe que “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.

Diante deste fato, a Lei nº 13.281/ 2016, que alterou novamente o Código de Trânsito, gerando mudanças em relação ao valor das multas e incluiu o Art. 165-A no capítulo das infrações, versa sobre a recusa de submeter-se ao teste do etilômetro e tem a mesma força do Art. 165 que dispõe sobre o condutor que dirige atestadamente alcoolizado.

Trago aqui alguns procedimentos da Resolução 432/2013, para melhor exemplificar, pois de acordo com o art. 3º da referida resolução, o condutor que tenha a capacidade psicomotora alterada, deverá realizar pelo menos um procedimento, vejamos a redação da resolução

Art. 3.º 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:

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.

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

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

§ 3.º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5.º 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.

2.4.1 Dos sinais de alteração da capacidade psicomotora

Nessa perspectiva destacamos ainda, outra maneira de caracterizar o art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro é por meio de sinais que identifiquem alteração da capacidade psicomotora do indivíduo, conforme o art. 5º da referida resolução, vejamos a redação do referido artigo.

Art. 5.º 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.

§ 1.º 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.

§ 2.º 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.

Destarte que os sinais da alteração da capacidade psicomotora do indivíduo serão identificados pelos agentes de trânsito, para evitar a incidência de arbitrariedade ou mesmo injustiças, faz-se necessário sinais que comprovem a situação do condutor.

Conforme disposto no Anexo II, há indícios para corroborar com tal situação, que o condutor ingeriu bebida alcoólica:

1. Aparência do condutor: sonolência, olhos vermelhos, vômito, odor de álcool no hálito, soluços, desordem nas vestimentas;
2. Atitude do motorista: agressividade, exaltação, arrogância, dispersão, falante, ironia;
3. Orientação do motorista: sabe onde está? Sabe data e hora?
4. Memória do motorista: sabe seu endereço? Lembra dos atos cometidos?
5. Capacidade verbal do motorista: dificuldade no equilíbrio e fala alterada.

Caso o condutor apresente estas alterações, o agente de trânsito utiliza-se de indícios de caráter de bastante subjetivo para apuração da infração. Todavia, o dispositivo acima trata com o mesmo grau de importância o laudo do médico perito e as anotações do agente de trânsito acerca da capacidade psicomotora de agente.

2.4.2 Da infração administrativa

A comprovação da incapacidade de dirigir, incidindo as penalidades regulamentadas na Res. 432/2013 em seu Art. 6.º em consonância com o Art. 165 do CTB, da infração prevista 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. 5.º.

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. 3.º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

No Art. 6º exposto acima, pudemos verificar que a concentração de álcool obtida no exame de sangue passou a ser zero ao condutor do veículo, ou seja, o condutor não pode ter consumido nada de álcool. De outra forma, é salutar ressaltar que a concentração de álcool por litro de ar alveolar permitida foi reduzida de 0,05mg de álcool/litro de ar para 0,3 mg, corroborando que o objetivo é essencialmente endurecer ainda mais a chamada “Lei Seca”.

Nessa perspectiva, é importante destacar o caráter objetivo do art.6º quanto a obtenção de prova, quando se dá preferência pelos testes realizados com etilômetro e exame de sangue, que apresentam mais precisão científica, do que a percepção do agente sobre a capacidade psicomotora do condutor.

Em relação ao parágrafo único que dispõe sobre a recusa do condutor quantos aos procedimentos previstos incidirá as penalidades do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro. Há notoriamente uma contradição e incoerência no referido parágrafo único da resolução em pauta, visto que o sujeito não é obrigado a produzir provas contra si mesmo e sua inocência é presumida. Assim, caso haja recusa, não incidirá nenhuma penalidade administrativa ou penal.

2.4.3 A caracterização do crime e os meios de prova

A regulamentação por meio de provas está ancorada no art. 7º da resolução 432/13. Como podemos observar os mesmos tipos de prova utilizadas para comprovar a infração do art. 306 do Código de Transito Brasileiro, senão vejamos

Art. 7.º 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 06 (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;

III – 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;

IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5.º.

§ 1.º A ocorrência do crime de que trata o *caput* não elide a aplicação do disposto no art. 165 do CTB.

§ 2.º Configurado o crime de que trata este artigo, o condutor e testemunhas, se houver, serão encaminhados à Polícia Judiciária, devendo ser acompanhados dos elementos probatórios.

Contudo, gostaríamos de chamar a atenção sobre os distintos meios de provas acrescentadas, como exames especializados para identificar outras substâncias que possam causar dependência, podendo ser identificados pelo exame de sangue, entretanto, o indivíduo pode recusar realizar qualquer tipo de exame para evitar sua incriminação.

Insta salientar ainda a alusão de sinais de alteração da capacidade psicomotora para apurar a infração penal, no art. 7º exposto acima. Porém, como já dito anteriormente, sofreu algumas críticas por parte de doutrinadores quanto ao caráter subjetivo do agente de fiscalização para incriminar o condutor podendo assim, ocasionar arbitrariedades na condenação do indivíduo.

Mister é relatar sobre a prova testemunhal trazida pelo § 2.º do Art. 7º da Res. 432/13, para ratificar a incapacidade do condutor, não obstante, ser de caráter objetivo, conforme já

anteriormente explanado, tem sido empregada como meio de prova, devidos as divergências acerca da inconstitucionalidade das alterações do CTB.

2.4.4 Das medidas administrativas

Insta constar que o art. 9º da referida resolução, em seu parágrafo único regulamenta que caso o condutor não esteja em condições de dirigir o veículo, será levado ao depósito do órgão, recolhido e ficará assim sob a responsabilidade da entidade fiscalizadora, bem como o documento de habilitação será recolhido pelo agente, mediante recibo, e ficará sob custódia do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação.

Art. 9.º 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.

§ 1.º Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 05 (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.

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

3. O PROJETO LEI Nº 32/2016

No decorrer da pesquisa julgamos necessário buscar pelo Projeto de Lei do Senado nº 32 do ano de 2016, de autoria do Senador Wellington Fagundes do Partido Liberal do Estado de Mato Grosso, o qual vai ao encontro de nossas inquietações no quesito de buscar responsabilizar o condutor embriagado junto ao INSS.

Assim, o referido projeto dispõe sobre o ressarcimento por parte do condutor, que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais sob a influência de álcool ou toda substância que determine dependência.

O então Projeto de Lei em sua ementa

Dispõe sobre o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas com o tratamento de saúde das vítimas de acidentes de trânsito por parte do condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

De acordo com o site sobre a explicação da ementa, senão vejamos

Estabelece que o condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ressarcirá o Sistema Único de Saúde das despesas com o tratamento de saúde das vítimas.

De acordo com o site e com a Agência do Senado, a proposta, de autoria do senador Wellington Fagundes (PL-MT), foi aprovada na forma de substitutivo apresentado pelo relator, senador Fabiano Contarato (Rede/ES) pelo Senado em 27/04/2021. O Projeto Lei nº 32/2016 do Senado, que obriga motorista alcoolizado ou sob efeito de outra substância psicoativa envolvido em acidente de trânsito a ressarcir as despesas com assistência hospitalar das vítimas ao Sistema Único de Saúde (SUS).

O Projeto seguiu para análise da Câmara dos Deputados, e ainda de acordo com o site, a proposta é que, o condutor responderá civilmente pelas despesas do tratamento médico de terceiros

quando for enquadrado penalmente pelos crimes de homicídio e lesão corporal em acidente de trânsito motivado por embriaguez ou consumo de outras drogas.

O Projeto 32/2016 foi aprovado pelo plenário e remetido à Câmara dos Deputados no dia 29 de abril de 2021. E ainda, em consulta pública houve o total de 4.387 pessoas votando, uns contra outros a favor, perfazendo um percentual de 93,07 % a favor e 6,929% contrários à sua aprovação.

Ainda, o deputado Wellington justificou seu projeto ao vincular os desastres com milhares de mortos e feridos, com grande custo para o Estado, aos atos “irresponsáveis” de motoristas sob efeito de álcool e de drogas ilícitas.

De acordo com o site do Senado, em seu parecer de Plenário, Contarato avalia

a iniciativa procura fazer justiça, impondo ao motorista criminoso um ônus suportado hoje por toda a sociedade através dos gastos do SUS. Ele citou dados de 2013 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) segundo os quais os acidentes de trânsito matam cerca de 45 mil pessoas por ano e deixam mais de 160 mil pessoas com lesões graves.

Contudo, dados do Ministério da Saúde apontam que cerca de 70% a 80% das vítimas de acidentes de trânsito são atendidas pelo SUS e os acidentes de trânsito são o segundo maior tipo de ocorrência que gera atendimento nos serviços públicos de urgência e emergência em todo o Brasil", corrobora o relator Contarato no parecer.

Além disso, conforme informações no site do Senado Federal a decretação do Congresso Nacional em seu Art. 1º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 303-A:

O condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, responderá civilmente pelas despesas do Sistema Único de Saúde no tratamento das vítimas. Parágrafo único. O ressarcimento previsto neste artigo também compreenderá gastos que o Sistema Único de Saúde eventualmente efetuar no próprio agente causador do fato.

Ainda, dentro da Justificativa encontrada no próprio site do Senado Federal, que descreve o cenário nacional, de como a violência do trânsito nos dias atuais vem aumentando enormemente no País, como verificado no início da pesquisa.

De acordo com o site, todos os dias há conhecimento de inúmeros desastres, com mortos e feridos, muitos dos quais resultantes da ação de motoristas sob a influência de álcool ou drogas ilegais. Afirmo ainda que além das tragédias humanas causadas por esses motoristas irresponsáveis, existe também o alto custo de tais atos para o Estado, visto que a grande maioria das vítimas é atendida em hospitais públicos e estes atendimentos demandam um grande volume de recursos públicos.

Assim, o Senador Wellington Fagundes do PL de Mato Grosso apresentou o presente Projeto de Lei, cuja proposta chegou ao Senado Federal, por meio de Indicação aprovada pela Câmara Municipal de Tangará da Serra, em Mato Grosso, da lavra do Vereador Professor Sebastian, a qual trata de “responsabilizar as pessoas que causaram acidentes sob a influência de bebidas alcoólicas ou substâncias entorpecentes, obrigando-as a ressarcir o Sistema Único de Saúde (SUS) pelos gastos com o próprio tratamento hospitalar e de terceiros envolvidos”.

O Projeto aprovado no Senado foi remetido em 29 de abril de 2021 para a Câmara dos Deputados sob o nº P.L. 1615/2021, e trouxe como assunto Jurídico – Trânsito e Natureza e de acordo com o site

Dispõe sobre o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde das despesas com o tratamento de saúde das vítimas de acidentes de trânsito por parte do condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Ainda há uma explicação da Ementa, que de acordo com o site do Senado Federal estabelece que o condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ressarcirá o Sistema Único de Saúde das despesas com o tratamento de saúde das vítimas.

Talvez seja esta alteração necessária para diminuir os altíssimos índices de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados e sob influência de outras substâncias. Ainda no mesmo site do Senado Federal, encontrou-se matérias similares como a história de superação da Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP), cujo tema é segurança e prevenção devem ser sempre

prioridade, ela defende uma causa recorrente entre os milhares de brasileiros que todos os anos enfrentam um grave acidente de carro, de acordo com o site.

Ainda, de acordo com o site o desastre em 1994, a deixou tetraplégica. Mara teve que percorrer uma longa estrada para a superação e hoje é uma das principais ativistas da causa no País. Para a senadora, é necessário que a legislação brasileira se torne mais rigorosa para evitar que motoristas, passageiros e pedestres passem pela mesma experiência que ela.

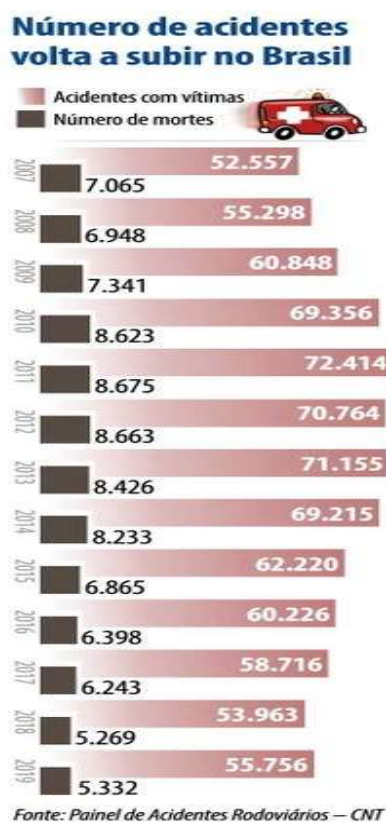
Quem sobrevive a um acidente de carro, como eu, pode carregar sequelas, muitas vezes, severas e irreversíveis. Depois do acidente que sofri, escolhi o caminho da superação, que me ensinou muita coisa. Mas o caminho da prevenção é sempre o mais seguro a seguir. A segurança e a vida devem vir sempre em primeiro lugar, afirmou a senadora à Agência Senado.

Insta constar que tramitam nas comissões do Senado mais de 70 propostas de mudanças no Código Brasileiro de Trânsito (CTB), uma Lei de 1997. Grande parte dos projetos tem como principal objetivo endurecer a legislação e prevê mais ações de educação e de fiscalização com o objetivo de preservar vidas.

3.1 O número de acidentes/número de mortes

De acordo com os dados do site do Senado, o Brasil é o quinto país, com maior número de mortes no trânsito entre os 178 pesquisados, segundo o último relatório mundial sobre segurança nas estradas, divulgado em 2018, pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

Figura 1. Número de acidentes volta a subir no Brasil



Ainda de acordo com as informações do mesmo site, segundo os dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), verifica-se que a cada ano de acordo com a imagem acima descrita, mais de 50 mil acidentes de trânsito com vítimas são registrados somente nas rodovias federais.

Apesar de avanços na legislação, como no caso da Lei 11.705 de 2008 também denominada Lei Seca, a combinação álcool e direção ainda é uma das principais causas do número elevado de acidentes. De acordo com as informações do site do Senado, em 2019 conforme levantamento da PRF, o consumo de álcool foi responsável por 8% dos acidentes nas rodovias.

Outro Projeto que trata do mesmo assunto é do Senador Contarato autor do Partido Liberal 600/2019, que proíbe a aplicação de penas alternativas para o motorista, que cometer crime de trânsito de homicídio culposo e lesão corporal culposa praticados sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que cause dependência. Para ele, o poder público e o processo

legislativo falham quando não aprimoram os mecanismos de incentivo à educação no trânsito e quando não mantêm na prisão alguém que viola o principal bem jurídico: a vida humana.

Este Projeto também já foi aprovado no início do ano em votação final pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e juntamente com outras propostas, que tratam de alterações no CTB aguardam a análise da Câmara dos Deputados Federais.

Ainda de acordo com informações do site ultimamente, na maioria dos casos, quem for flagrado embriagado ou com sinais de embriaguez ao volante não vai para a prisão. Costumeiramente, o motorista paga multa de R\$ 2.973 e tem o direito de dirigir suspenso por 12 meses. Porém, quem dirigir alcoolizado e provocar morte ou lesão grave não há mais a possibilidade de pagar fiança, pois, o ato deixa de ser uma infração de trânsito e se torna um crime de trânsito.

Nesse caso, a Lei 13.546 de 2017 determina a prisão em flagrante e somente um juiz poderá decidir pela liberdade ou não do condutor. No entanto, segundo Contarato, e de acordo com a agência do Senado, a legislação tem levado juízes a aplicarem as chamadas “condutas culposas”, em vez de impor a punição dolosa, ou punição por dolo eventual (quando há intenção ou quando a pessoa assume os riscos de determinada conduta), o que, na prática, torna mais leve a punição do infrator.

Entre outras tantas as propostas relacionadas às mudanças na legislação de trânsito que tramitam senador afirma na justificativa do Projeto que muitas mortes no trânsito poderiam ter sido evitadas, se houvesse maior rigor no combate ao uso de substâncias, que reduzem drasticamente a atenção e a capacidade de julgamento do condutor. Marcos Do Val lembra que a exigência do teste periódico para as categorias C, D e E, determinado pela Lei nº 13.103, de 2015, tem se mostrado uma medida eficaz, com reflexos positivos na segurança no trânsito. Segundo Marcos Do Val ainda na Agência do Senado

“Dados divulgados pelo Instituto de Tecnologia para o Trânsito Seguro (ITTS) indicaram que, apenas seis meses após a vigência da Lei, o número de acidentes nas estradas federais reduziu em 38%. Nesse sentido, é importante ampliar, o mais rápido possível, o exame para os condutores das categorias A e B que exerçam atividade remunerada com o veículo, de forma a evitar que outras vidas sejam colocadas em risco por sua atitude imprudente”

3.2 O Relatório Técnico do IPEA

De acordo com o IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - para o cálculo dos custos dos acidentes nas rodovias brasileiras, trabalhou-se com procedimentos diferentes para as rodovias federais, estaduais e municipais, em função da disponibilidade dos dados. O objetivo do estudo é definir ordem de grandeza dos custos totais dos acidentes, os procedimentos adotados atenderiam razoavelmente o objeto do trabalho.

Ainda, os custos dos acidentes nas rodovias federais foram estimados com base na metodologia adotada na pesquisa realizada por Ipea, Denatran e ANTP em 2006 (Ipea, Denatran e ANTP, 2006), considerando a base de dados de acidentes de 2014 da PRF, aplicada sobre os valores médios dos componentes de custos dos acidentes, calculados em pesquisa amostral à época e atualizados monetariamente no trabalho pelo Índice de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

3.2.1 Custos dos Acidentes de trânsito no Brasil

Esses custos médios foram obtidos por meio de pesquisa amostral realizada em 2005-2006. A tabela 1 apresenta os resultados dessa atualização:

Figura 2. Tabela

TABELA 1
Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(dez./2014)
 (Em R\$)

1A – Componentes de custos associados às pessoas

		Acidentes		
		Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Ilesos ¹	Pré-hospitalares	4,42	414,44	0,00
	Hospitalares	625,60	675,59	68,57
	Pós-hospitalares	40,59	0,00	352,78
	Perda de produção	415,53	3.020,57	1.418,60
	Remoção	-	-	-
	Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves	Pré-hospitalares	0,00	759,18	3.488,81
	Hospitalares	620,62	5.661,76	1.969,46
	Pós-hospitalares	0,00	208,50	1.528,73
	Perda de produção	5.835,71	1.840,00	1.648,76
	Remoção	-	-	-
	Total	6.456,33	8.469,44	8.635,77

(Continuação)

		Acidentes		
		Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Feridos graves	Pré-hospitalares	1.707,32	1.111,73	1.032,95
	Hospitalares	18.069,70	72.855,40	56.862,42
	Pós-hospitalares	160,13	3.150,21	5.498,02
	Perda de produção	2.483,92	47.797,94	77.113,46
	Remoção	-	218,64	649,12
	Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Mortos	Pré-hospitalares	-	0,00	86,28
	Hospitalares	-	0,00	143,19
	Pós-hospitalares	-	0,00	0,00
	Perda de produção	-	335.172,20	432.557,99
	Remoção	199,28	-	499,24
	Total	199,28	335.172,20	433.286,69

Nota: ¹ Mesmo as vítimas de acidentes classificadas como ileas podem incorrer em custos como atendimento hospitalar ou perda de produção no caso de afastamento do trabalho em situações específicas, além de diversas outras possibilidades, inclusive situações de falecimento posterior à classificação do agente.

Fonte: www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos.

Ainda de acordo com o site, devido à falta de informações primárias atualizadas sobre acidentes nas rodovias estaduais, municipais e nos aglomerados urbanos, adotaram-se os procedimentos descritos anteriormente de atualização monetária dos cálculos das pesquisas originais do Ipea. Os dados acima expostos com gastos hospitalares, perda de produção, por morte, dor irreparável para as famílias que perderam seus entes queridos, devido a irresponsabilidade de um condutor que resolveu beber e dirigir.

Para o desenvolvimento deste trabalho foram feitas algumas simplificações nos cálculos em função da falta de informações primárias atualizadas, foi adotada a matriz de custo médio calculado no trabalho original e atualizada monetariamente pelo IPCA (Índice de Preço ao Consumidor Amplo).

Os procedimentos de atualização que utilizam a pesquisa nas rodovias federais como referência partem da premissa de que o comportamento daqueles acidentes seguiu a mesma tendência dos ocorridos nas rodovias federais, o que pode não ser verdadeiro. O mesmo ocorre no método de atualização e correção dos custos estaduais, municipais e urbanos por variação de mortes registradas no Datasus, por se tratar de um registro geral de mortes por acidentes terrestres que não considera a classificação da localização utilizada nas pesquisas.

Tabela 6 -Resumo dos custos totais dos acidentes de trânsito no Brasil

A tabela 6 mostra um resumo dos custos de acidentes de trânsito estimados no Brasil para 2014. Como os acidentes em rodovias urbanas podem apresentar dupla contagem em relação aos acidentes considerados na pesquisa urbana – fontes de dados primárias diferenciadas nas pesquisas de rodovias e aglomerados urbanos –, a soma desses números pode superestimar o resultado final.

TABELA 6
Custos estimados dos acidentes de trânsito no Brasil (2014)

Localização dos acidentes	Custo (R\$ dez./2014)	
	Estimativa mínima	Estimativa máxima
Rodovias federais	-	12.821.321.848
Rodovias estaduais e municipais	24.823.233.088	30.545.771.514
Áreas urbanas	9.937.356.197	12.948.676.257

Fonte: Ipea e PRF (2015).

Conforme exposto pelo artigo do IPEA e também no decurso do trabalho, é bastante significativa a perda social devido aos acidentes de trânsito nas rodovias federais e estaduais brasileiras. Portanto, é de fundamental importância a intensificação de políticas públicas que visem

a redução dos acidentes de trânsito, em contrapartida, com o crescimento da frota de veículos automotores.

A intensificação da políticas publicas relacionadas à educação no trânsito seria estimular o uso de equipamentos de segurança, como cinto de segurança, capacetes para condutores motociclistas, cadeirinhas para crianças menores de 7 anos e o alerta ao consumo de álcool associado à direção. Nesse mesmo entendimento podemos asseverar

Em termos de legislação de trânsito, pode-se considerar que o Brasil apresenta uma boa situação em relação aos demais países. Desde a aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro em 1997 e leis federais posteriores mais rígidas em relação às infrações de trânsito, como a Lei Seca, por exemplo, o país se coloca em uma situação privilegiada em termos de arcabouço legal para reprimir os desvios e abusos dos motoristas. Por sua vez, há ainda no país uma sensação de impunidade com relação à penalização de motoristas que provocam acidentes graves em função de negligência, ingestão de álcool ou comportamento perigoso no trânsito, como grande excesso de velocidade. A justiça brasileira tende a aplicar penas pouco proporcionais aos danos causados às vítimas, mesmos que esses indivíduos tenham assumido o risco de produzir acidentes graves. (Brasil, Ministério da Economia – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA 2020, p. 14.)

Apesar dos dados apresentados neste relatório técnico do IPEA, os mecanismos legais de reprimir os abusos dos motoristas embriagados têm sido constantes, entretanto, a sensação de impunidade ainda persiste, como podemos constatar recentemente os números de acidentes com vítimas fatais em Rondonópolis/MT e nas estradas estaduais e federais de Mato Grosso e do Brasil.

4. OS NÚMEROS EM MATO GROSSO

De acordo com o site do Governo do Estado de Mato Grosso, a Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito (Deletran) da Polícia Judiciária Civil de Cuiabá e Várzea Grande assinalam que 80% dos acidentes, envolvem embriaguez e velocidade os principais causadores de mortes no trânsito em grande Cuiabá, incluindo Várzea Grande são a velocidade e embriaguez ao volante. A constatação aponta ainda que, os motociclistas com idade de até 30 anos são as maiores vítimas dos acidentes.

Diante desta constatação, estes fatores de acidentes, velocidade e embriaguez ao volante, são também os principais alvos das fiscalizações das operações integradas Lei Seca. Até o mês de agosto do ano de 2017, os órgãos de repressão e fiscalização de trânsito efetuaram a prisão de 544 (quinhentos e quarenta e quatro) condutores embriagados durante 21 dias da operação, que também resultou na retenção de 2.257 veículos conduzidos por motoristas sob efeito de álcool.

Segundo o site, os dados da Coordenadoria de Estatísticas e Análise Criminal da Secretaria de Estado de Segurança Pública (Sesp) apontam 100 mortes no trânsito, entre acidentais e homicídios culposos, no primeiro semestre de 2021 nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande. Como afirma o delegado da Deletran, Christian Alessandro Cabral

“O acidente grave com morte está ligado ao excesso de velocidade ou a embriaguez. São dois fatores que conseguimos trabalhar na fiscalização. Tanto a velocidade quanto o álcool, a fiscalização consegue inibir. Também houve implantação de um número grande de radares e lombadas eletrônicas que controlaram a velocidade em vias, que antes tinham muitos acidentes. A somatória dos dois impactará nas mortes”.

Ainda, de acordo com a reportagem nas ruas e avenidas de Cuiabá e Várzea Grande, para os policiais não há inovações quanto aos indicadores, e nem aos agentes de trânsito que acompanham diuturnamente a realidade da grande Cuiabá.

Além disso, de acordo com o investigador da Deletran, Jakson Aureliano Rondon Mendonça, além da velocidade acima do permitido e da embriaguez, a imprudência, a falta de educação e habilitação são outras características dos condutores, principalmente os motociclistas.

"A gente vê que 70% a 80% dos condutores que se envolvem em acidentes de trânsito não estão habilitados. Também não respeitam a sinalização, a ultrapassagem e as faixas de pedestre" corroborou Jackson.

4.1 A Lei Seca na grande Cuiabá

Numa parceria entre várias secretarias dentre elas a Secretaria de Estado de Segurança Pública (Sesp-MT), Polícia Militar (PM-MT), Batalhão de Trânsito da PM, Polícia Judiciária Civil (PJC), Corpo de Bombeiros, Perícia Oficial e Identificação Técnica (Politec), Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob), Ministério Público Estadual (MPE), Departamento Estadual de Trânsito (Detran-MT) e Polícia Rodoviária Federal (PRF), foram lavrados 738 autos de infração no primeiro semestre do ano 2021, na região metropolitana de Cuiabá.

Foram realizadas 370 notificações por embriaguez, nos artigos 165 e 165 A, do Código de Trânsito; recolhidas 323 Carteiras de Habilitação (CNH); lavrados 84 autos de prisão em flagrante por embriaguez; apreendidos 316 veículos, realizados 2.085 testes de etilômetro (bafômetro). O valor arrecado com as multas das infrações administrativa e criminal será revertido para políticas públicas de prevenção e educação no trânsito.

Dos inquéritos policiais pela instaurados pela Deletran 80% dos inquéritos são de embriaguez ao volante, 15% de homicídios no trânsito e 5% de lesão corporal com condutor sob efeito de álcool.

4.1.2 DELETRAN - Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito de Cuiabá e Várzea Grande

De acordo com os dados publicados pela Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito (Deletran) da Polícia Judiciária Civil, através da assessoria de imprensa, Luciene Oliveira PJC/MT, os principais causadores de mortes no trânsito na grande Cuiabá, incluindo Várzea Grande, são a velocidade e embriaguez ao volante. A constatação aponta ainda que, os motociclistas com idade de até 30 anos são as maiores vítimas.

No período, foram registradas mais de 70 mil vítimas de acidente com lesão corporal. Os dados são da Superintendência do Observatório de Violência da Secretaria de Estado de Segurança Pública (Sesp-MT) e contabiliza as mortes dos anos de 2009 a 2019.

Frente à violência no trânsito, o Governo Federal aprovou, em 19 de junho de 2008, a Lei Nº 11.705, que endureceu a repressão aos crimes que ferem o Código Brasileiro de Trânsito (CBT). Entre as medidas está o artigo 165, que caracteriza como infração gravíssima dirigir sob efeito de álcool.

De acordo com o comandante do Batalhão de Trânsito Urbano e Rodoviário da Polícia Militar (BPTran), tenente-coronel PM Adão Cesar Rodrigues Silva.

“Eu acredito que a Lei Seca é uma das mais efetivas no Brasil. Se não fosse essa legislação, o número de vítimas fatais seria ainda maior. Hoje todo o condutor que ingere bebida alcoólica sabe que se ser for pego em tal condição, a lei vai punir”.

Em 2009, segundo ano de vigência da Lei Seca, 707 pessoas morreram no trânsito. Já no ano seguinte, em 2010, foram 618 mortes. Em 2011 foram 623, seguidas de 2012 (622), 2013 (506), 2014 (616), 2015 (556), 2016 (710), 2017 (586), 2018 (641) e 2019 (503).

Trago para enriquecer as ainda mais as informações, a fala do então delegado titular da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito (Deletran) Christian Alessandro Cabral.

“As mortes no trânsito estão aliadas ao excesso de velocidade e embriaguez ao volante, estas atitudes também são as características da imprudência. Muitas vezes a alta velocidade vem do condutor estar com sua capacidade psicomotora alterada por influência de álcool e não medir os riscos da conduta. A implantação da Lei Seca permitiu que os órgãos de fiscalização de trânsito pudessem estar atuando na repressão na conduta de dirigir sobre efeito de álcool”.

4.1.3 A Repressão

Consoante com a assessora de imprensa Hérica Teixeira, a Sesp tem intensificado as ações integradas da Lei Seca desde 2015, que nos últimos quatro anos foram 228 operações, realizada em Cuiabá e Várzea Grande além das 15 Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP's), que

resultou em 909 flagrantes, 8.359 Autos de Infração de Trânsito (AIT's) e 2.345 Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) recolhidas. Além de Cuiabá e Várzea Grande.

Também segundo ela, nos três primeiros meses de 2020 foram feitas seis operações de forma integrada e coordenada pelo Gabinete de Gestão Integrada (GGI-E) da Sesp-MT, porém, temporariamente, interrompidas por conta das medidas adotadas em Mato Grosso para a prevenção da Covid-19.

Assim trago para ratificar a fala da coordenadora do GGI, major PM Monalisa Furlan Toledo que pontua sobre as alterações na legislação de trânsito

“Ao longo desses 12 anos a legislação de trânsito vem sofrendo alterações significativas e positivas objetivando a preservação de vidas no trânsito e é nesse contexto em que Mato Grosso vem também avançando. O nosso trabalho alinha a integração das instituições de Segurança Pública das esferas Federal, Estadual e Municipal, além do apoio do Ministério Público. Atualmente o GGI articula a elaboração de projetos para a estruturação das Operações Lei Seca a fim de desempenhar as operações de forma ainda mais exitosa, bem como as campanhas educativas e de conscientização da população”.

Foram autuados por dirigir sob a influência de álcool em Mato Grosso, mais de 25 mil motoristas no período de 2008 a 2019. Porém no primeiro semestre de 2020 foram 931 autuações. O presidente do Detran-MT, Gustavo Vasconcelos, avulta que a operação integrada Lei Seca, consolidada há 12 anos como uma política de segurança estadual, é uma das prioridades da atual gestão e foi intensificada em 2019 com foco na sensibilização e mudança de comportamento dos motoristas em relação à segurança no trânsito. Gustavo Vasconcelos assevera que

“O fator de risco álcool e direção ainda é muito presente no trânsito de Mato Grosso. As operações contribuem para a mudança de comportamento, especialmente do condutor, pelo seu caráter repressivo, preventivo e até mesmo educativo. Por isso, em 2019 aumentamos as nossas ações integradas de fiscalização e educação no trânsito com objetivo de reduzir os acidentes envolvendo bebida e direção”.

A legislação de trânsito assevera que a multa para o motorista que é flagrado dirigindo sob efeito alcoólico é de R\$ 2.934,70, durante o teste do bafômetro, caso o condutor tenha índice de

álcool no sangue superior a 0,33 miligramas por litro de ar expelido será preso, pagará multa, terá a CNH suspensa e responderá por crime. Caso a quantidade de álcool seja abaixo de 0,33mg/l, o condutor será autuado e sofrerá sanções administrativas, recolhimento da CNH e retenção do veículo, que só poderá sair do local com a presença de outro motorista habilitado e em conformidade com a Lei.

No caso em que o motorista aparenta ao menos dois sinais de embriaguez ao volante, mas se recusa a fazer o teste do etilômetro, o agente público pode fazer o “Auto de Constatação” e encaminhar o condutor para a delegacia e o mesmo sofrerá as sanções da lei, com prisão, cobrança de multa e aplicação das medidas administrativas. Àqueles que se negarem a fazer o teste do bafômetro serão aplicadas as medidas administrativas.

Uma reportagem publicada no site G1 em janeiro de 2021, relatou que em Mato Grosso houve um aumento de 210% nas prisões por embriaguez ao volante em 2020, e que foram mais de 10 mil exames de bafômetro realizados em 2020 realizados pela polícia militar em 2020, numa operação de trânsito. O Batalhão de Polícia Militar de Trânsito Rodoviário e Urbano prendeu 289 motoristas por embriaguez ao volante em 2020, um aumento de 210% em relação ao índice de 2019, ano em que 93 condutores foram flagrados bêbados, de acordo com relatório anual divulgado pela Polícia Militar.

Os dados apresentados de acordo com a polícia, em 2019, fizeram o teste de alcoolemia 14.491 motoristas, o número bem superior aos 10.0091 exames de bafômetros realizados em 2020. Posteriormente, entre os meses de março a outubro do ano de 2020, as blitz e Operações Lei Seca foram suspensas para evitar aglomerações, mas as fiscalizações continuaram, segundo a Polícia Militar.

De acordo com as informações da Polícia Militar à reportagem foram 48% de multas há mais em relação a 2019. Ao todo foram 57.754, sendo 27.006 em vias urbanas e 23.748 em rodovias estaduais. Já em 2019, foram 34.337, 17.175 urbanas e 17.162 em rodovias. As autuações administrativas por alcoolemia em 2020 foram 865. Esses são os casos em que não caracteriza a embriaguez, porém o exame aponta índice de álcool entre 0,05 e 0,33 miligramas de álcool por litro de ar expelido. Nessa situação, o condutor é multado, tem a documentação apreendida, mas não é preso.

Ainda, os condutores que são presos, sofrem a autuação em flagrante na delegacia por crime de embriaguez, são multados em R\$ 2.934,70, tem a suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, precisam pagar fiança para serem liberados, entre outras implicações. Além disso a estatística do ano passado assinala também a apreensão de 833 carteiras de habilitação (CNH), 3.190 certificados de licença veicular (CRLV) recolhidos, 1.208 veículos removidos, sendo 912 dentro das cidades e 296 em rodovias.

4.1.4 36 Em trinta dias, 36 motoristas são autuados por embriaguez ao volante

As operações integradas de fiscalização de trânsito realizadas no mês de fevereiro resultaram na prisão em flagrante de 36 motoristas por embriaguez ao volante. Foram fiscalizados 1.789 veículos, sendo 488 veículos autuados, 303 foram removidos e 76 documentos recolhidos, entre CNH e Licenciamento, de acordo com a gerente de Fiscalização de Trânsito do Detran-MT, Kelli Lopes Felix, numa reportagem publicada no site www.unicanews.com.br no dia 03 de março de 2021.

Segundo o site, os números são resultado das 20 blitzes de fiscalização de trânsito realizadas em Cuiabá, no mês de fevereiro, pelo Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso (Detran-MT) em parceria com o Batalhão de Polícia Militar de Trânsito Urbano, além das quatro operações Lei Seca integrada com as forças de Segurança Pública.

Os agentes montam barreiras e bloqueios (blitz) para orientar os motoristas e verificar a documentação dos condutores, as condições de circulação do veículo, estado de conservação, itens obrigatórios e de identificação dos veículos. Nas ações, 166 motoristas também foram flagrados conduzindo veículo sem possuir habilitação, uma conduta que constitui infração de trânsito prevista no artigo 162 do Código de Trânsito Brasileiro e a penalidade é de natureza gravíssima, e a multa é de R\$ 880,41.

Segundo a assessora de imprensa Keli, as operações integradas de fiscalização de trânsito são realizadas constantemente em locais com maior incidência de infrações e acidentes de trânsito, as abordagens mais recorrentes tem sido a de condutores inabilitados. Nas operações também foram lavrados 761 Autos de Infração de Trânsito e realizados 275 testes de alcoolemia.

4.2. Em uma década, Brasil reduziu em 30% de mortes por acidentes de trânsito

Em uma recente matéria publica no site <https://agenciabrasil.abc.com.br>, Paula Laboissière, afirma que entre 2011 e 2021, o Brasil reduziu em 30% o número de mortes causadas por acidentes de trânsito. O número foi divulgado pelo secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, entrevistado do programa *Brasil em Pauta* deste domingo, 31 de outubro de 2021.

Segundo o Secretário Frederico Carneiro, em 2011, 42 mil pessoas morriam, por ano, em acidentes de trânsito. Atualmente, o total está em 30 mil. Carneiro lembrou que campanhas de conscientização, como a Semana Nacional de Trânsito, têm papel importante na mudança de cultura em relação a acidentes de trânsito.

Para ele, a combinação de uma legislação rigorosa e fiscalização tem ajudado a salvar vidas. “Vale destacar que o Código de Trânsito Brasileiro é um dos mais rigorosos do mundo em termos de legislação”, disse, citando que poucos países adotam, por exemplo, tolerância zero para álcool, como o Brasil. Carneiro salientou que a educação também tem papel fundamental na formação de futuros condutores e citou projetos que levam educação de trânsito para crianças do ensino fundamental. “A gente tem regras e valores inculcados nas crianças desde cedo para que, quando chegarem aos 18 anos, isso possa refletir na postura desses condutores nas vias”, disse Carneiro na entrevista e ainda, a meta é cortar o número de óbitos em 50% até 2030.

CONCLUSÃO

Assim, na tessitura deste texto, trago breves considerações quanto ao tema escolhido, à guisa de conclusão, buscou-se apresentar uma concisa retomada a respeito da criação do primeiro Código de Trânsito do Brasil, criado por meio de um decreto lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941, revogado oito meses depois. Todavia verificamos algumas mudanças, a trajetória das primeiras alterações no Código de Trânsito no Brasil, sua evolução, e quais foram os motivos das sucessivas mudanças em relação do CTB que motivaram legisladores a criarem uma legislação cada vez mais rígida.

Apresentou uma concisa análise da evolução deste percurso e quais os motivos das mudanças em relação ao principal objetivo desta pesquisa, que será compreender a Responsabilização Administrativa e Criminal do Condutor que Assume o Risco de Dirigir sob o Efeito de Álcool, bem como qualquer outra substância análoga, capaz de alterar os sentidos, resultando em envolvimento com acidentes de trânsito, com vítimas e sua possível responsabilização percebida na evolução de leis.

Concluo que a evolução das leis e os motivos pelos quais os legisladores intensificaram o enrijecimento das leis e o aumentaram consideravelmente o valor das multas, pois não aconteceu o sucesso esperado, e devido a ineficácia da legislação vigente, frente as incontáveis alterações das leis, todavia o número de acidentes de trânsito por embriaguez ao volante, diminuíram substancialmente, principalmente no início da chamada “Lei Seca”, no entanto continuaram expressivos, matando e mutilando pessoas inocentes.

O percurso metodológico caracterizou-se como bibliográfico-descritiva, de abordagem qualitativa, com a seleção e leitura de textos e artigos, buscou-se apoio na pesquisa de materiais relativos ao tema, com o descritor: “condutor que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga”.

O tema justificou-se diante da inquietação e de parte da sociedade, pelo clamor social, sobre a relevância do assunto, alcançando as dimensões social, política e econômica. Os acidentes de trânsitos, causados por condutores sob o efeito de álcool ou sob efeito de alguma substância análoga, ainda ceifam a vida de muitas pessoas, deixando filhos órfãos ou pais dilacerados pela dor da perda de um filho.

Buscou-se compreender a responsabilização administrativa e criminal do condutor que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool, bem como qualquer outra substância análoga, capaz de alterar os sentidos, resultando em envolvimento com acidentes de trânsito. Em resposta a problemática que sustentou a pesquisa de quais as possíveis implicações administrativa, civil e criminal inferidas ao condutor, que assume o risco de dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância análoga.

Um dos objetivos específicos, foi investigar se o condutor que dirige sob embriagado, comete infração administrativa, infração penal ou crimes de trânsito. Encontramos respaldo nos artigos 302 do CTB, em seu § 3º quando faz menção que **a pena será de reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.**

Destarte, encontramos também no **art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro** cuja **pena contínua de detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, se o acidente não** causou lesão corporal ou morte, caracterizando assim a **infração penal**. Ao infringir o art. 277 § 2º caracteriza-se a **Infração Administrativa**.

Caso o motorista recuse fazer o teste do bafômetro é indiferente, pois as **consequências administrativas** de não realizar o teste são as mesmas de se fazer, pois se a quantidade for superior à permitida, o conduto incorrerá no crime disposto no art. 306.

De acordo com o **Art. 165-A**, quanto à recusa a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento, na forma estabelecida pelo art. 277: **Infração - gravíssima; Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. E como Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.**

O **Art. 165-B**. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido: **Infração - gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Renach de resultado negativo em novo exame.**

Outro aspecto interessante é quanto ao questionamento se é cabível que o condutor e causador seja obrigado a arcar com os custos do tratamento da vítima de trânsito causado por ele mesmo, trazendo sequelas para a vítima do acidente e por muitas vezes, a morte, buscamos o PL

nº 32/2016, que preconiza que o condutor responderá civilmente pelas despesas do tratamento médico de terceiros quando for enquadrado penalmente pelos crimes de homicídio e lesão corporal em acidente de trânsito motivado por embriaguez ao volante ou consumo de outras drogas. Apesar de não ter força de lei, embora já tenha passado pelo Senado e enviado à Câmara dos Deputados, coaduno com o objetivo do projeto.

Dessa maneira, sugerimos que além de fiscalizações mais eficientes, o 3º maior país produtor de cerveja, faça planejamento mais eficazes, mais campanhas preventivas, contrate mais agentes de trânsito, e principalmente, que haja mais campanhas educativas nas escolas para nossas crianças para diminuir o número de mortes e de mutilados pelos acidentes no trânsito causados por embriaguez ao volante.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503>. Acesso em 08 abril 2021.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN Nº 432 DE 23/01/2013**. disponível em <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=250598> <acesso em 03 de abril as 11h23min>

_____. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. **Nova Lei Seca**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-014/2.012/Lei/L12760.htm>. Acesso em 08 mar. 2021.

_____. LEI Nº 13.546, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2017.
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13546.htm>acesso em 30/05/2021.

_____. Projeto de Lei do Senado nº 32, de 2016. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/124792>> Acesso em 30/05/2021.

_____. IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO; ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras: relatório executivo. Brasília: Ipea; Denatran; ANTP, 2006. Disponível www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf <acesso em 23/10/2021>

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002

LEITE, Marcelo Aparecido Carvalho. **Embriaguez ao volante** à luz da nova lei seca. Rio Verde, S/D. <https://portal.unisepe.com.br/unifia/wp->

content/uploads/sites/10001/2018/06/005_embriaguez_volante_lei_seca.pdf < acesso em 05 de mar de 2021 >

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB:** Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. <https://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>>acesso em 01 de abril de 2021.

NUCCI, Guilherme de Souza. **A presunção de inocência e a "lei seca"**. Disponível:http://www.mp.go.gov.br/portalweb/hp/7/docs/a_presuncao_da_inocencia_e_a_lei_seca.pdf <Acesso em 13 abril. 2021.

Silva, Gláucia Costa da. **A Lei Seca e as alterações no Código de Trânsito Brasileiro por um trânsito mais seguro:** Análise sobre os impactos da Lei 11.705, também chamada de Lei Seca, no trânsito do Rio de Janeiro, e suas alterações.

SARRAFF, Omar Heni. Crimes de trânsito-Embriaguez
http://www.editoramagister.com/doutrina_27455171_CRIMES_DE_TRANSITO_EMBRIAGUEZ.aspx < acesso em 01 de abril as 14h53min

<https://monografias.brasilecola.uol.com.br/administracao-financas/a-lei-seca-e-as-alteracoes-no-codigo-de-transito-brasileiro-por-um-transito-mais-seguro.htm>

<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2021/01/10/mt-tem-aumento-de-210percent-nas-prisoas-por-embriaguez>< acesso em 21/10/2021 as 23h46min>

<http://www.mt.gov.br/-/8042295-deletran-aponta-que-80-dos-acidentes-de-transito-envolvem-embriaguez-e-velocidade?inheritRedirect><acesso em 19/10/2021 as 09h12min>

<https://www.gov.br/pt-br/noticias/agricultura-e-pecuaria/2021/08/mercado-ervejeiro-cresce-no-brasil-e-aumenta-interesse-pela-pro/06/08/2021><acesso em 23/10/2021>

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/04/27/motorista-alcoolizado-tera-que-ressarcir-o-sus-as-despesas>- <acesso em 23/08/2021>

<https://www.unicanews.com.br/policia/em-um-mes-36-motoristas-sao-autuados-por-embriaguez-ao-volante/62379> <acesso em 02/11/2021>

Mato Grosso, <http://www.sesp.mt.gov.br/-/14709772-mato-grosso-registrou-6.688-mortes-em-acidentes-de-transito-em-11-anos> <acesso em 23/10/2021>

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-10/31/em-uma-decada-brasil-reduziu-em-30-mortes-por-acidentes-de-transito> <acesso em 02/11/2021> Brasília,2021.
