



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ  
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS  
MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

**FRANCISCO TÚLIO STUDART DE CASTRO FILHO**

**ESTUDO SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO/REPRESSÃO  
AOS IMPACTOS DO ÁLCOOL NA VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO NO ESTADO DO  
CEARÁ**

**FORTALEZA – CEARÁ  
2015**

FRANCISCO TÚLIO STUDART DE CASTRO FILHO

ESTUDO SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO/REPRESSÃO AOS  
IMPACTOS DO ÁLCOOL NA VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO NO ESTADO DO CEARÁ

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Área de Concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Horácio da Silva Frota.

FORTALEZA – CE

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Centro de Ciências da Saúde  
Sistema de Bibliotecas

Castro Filho, Francisco Túlio Studart de.

Estudo sobre as políticas públicas de prevenção/repressão aos impactos do álcool na violência do trânsito no Estado do Ceará [recurso eletrônico] / Francisco Túlio Studart de Castro Filho . – 2015.

1 CD-ROM : il. ; 4 ¾ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 125 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas, Fortaleza, 2015.

Área de Concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Orientação: Prof. Dr. Francisco Horácio da Silva Frota.

1. Trânsito. 2. Embriaguez. 3. Etilômetro. 4. Alcoolemia. 5. Lei seca. 6. Crimes e Infrações de trânsito. I. Título.

FRANCISCO TÚLIO STUDART DE CASTRO FILHO


ESTUDO SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PREVENÇÃO/REPRESSÃO  
AOS IMPACTOS DO ALCOOL NA VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO NO ESTADO DO  
CEARÁ

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Planejamento e Políticas Públicas.

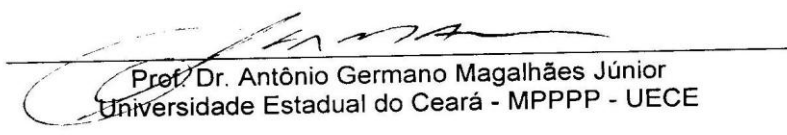
Área de concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Aprovada em: 31/03/2015


BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Francisco Horácio da Silva Frota  
Universidade Estadual do Ceará - MPPPP - UECE



Prof. Dr. Antônio Germano Magalhães Júnior  
Universidade Estadual do Ceará - MPPPP - UECE



Prof. Dr. José Raimundo de Araújo Carvalho Júnior  
Universidade Federal do Ceará - UFC

## RESUMO

Estudo sobre as políticas públicas de prevenção/repressão aos impactos do álcool na violência do trânsito no Estado do Ceará. Trata-se de um estudo exploratório e descritivo realizado com apoio da pesquisa bibliográfica e da pesquisa documental, realizadas no período de janeiro de 2013 a março de 2015, cujo objetivo é apresentar um diálogo entre a legislação, a doutrina e a prática que envolve os órgãos de trânsito e os condutores nesse tipo de crime no Estado do Ceará. O referencial teórico foi embasado por autores como: Araújo (2009), Gullo (2004), Honorato (2000), Jesus (2002), Néri (2012), Nery Júnior (2000), Nogueira (1999), Macedo Filho (2003), Moraes (2006) e Rizzardo (2008). Também foi analisada a legislação que rege a matéria, entre as quais: Constituição da República Federativa do Brasil, 1988; Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro); Lei nº 10.259/01 (institui os Juizados Especiais Cíveis e Criminais no âmbito da Justiça Federal), Lei nº 11.275/06 (altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 do CTB); Lei nº 11.705/2008 (Lei Seca); Lei nº 9.099/95 (Juizados Especiais Cíveis e Criminais); Resolução nº 81/98- CONTRAN (disciplina o uso de medidores da alcoolemia); e a Resolução nº 432/2013-CONTRAN (ver no anexo). Concluiu-se que a embriaguez ao volante pode se constituir em crime ou em infração administrativa. O imbróglio encontrado pelos agentes de trânsito na caracterização desse crime deve-se ao fato de, em não sendo obrigados a fazer prova contra si, os condutores se recusarem a usar o etilômetro, e o fato passa a ser infração administrativa. Porém com a edição da política pública consubstanciada na Resolução nº 432/2013, esse problema foi solucionado, e iniciou-se a redução no número de acidentes e de mortos no trânsito, aumentando-se a apreensão de CNHs e na autuação em flagrante dos motoristas flagrados por embriaguez ao volante. Sugeriu-se a intensificação de *blitze* e campanhas educativas.

**Palavras-chave:** Trânsito; Embriaguez; Etilômetro; Alcoolemia. Lei seca; Crimes e Infrações de trânsito.

## ABSTRACT

Study about the public politics in regard to the prevention/repression of the impacts of alcohol in traffic violence in the state of Ceará. This is an exploratory and descriptive study with support from bibliography and documentary research, carried out from January 2013 to March 2015, whose goal is to present a dialogue between legislation, the doctrine and the practice that involve the traffic department and drivers in this type of crime in the state of Ceará. The theoretical reference was based by authors such as: Araújo (2009), Gullo (2004), Honorato (2000), Jesus (2002), Néri (2012), Nery Júnior (2000), Nogueira (1999), Macedo Filho (2003), Moraes (2006) and Rizzardo (2008). It also analyzed the legislation that rules the matter, including: Brazil Federative Republic Constitution, 1988; Federal Law nº 9.503/97 (Brazilian Traffic Code); Law nº 10,259/01 (institutes the Special Civilian Criminal Courts within the Federal Court), Law nº 11,275/06 (Changes the composing of Articles 165, 277 and 302 of the CTB.); Law nº 11,705/2008 (Dry Law); Law nº 9.099 / 95 (Special Civilian Criminal Courts); Resolution nº 81/98- CONTRAN (discipline the use of alcoholmeasurers); and Resolution nº 432/2013-CONTRAN (see Annex). It was concluded that drunk driving can constitute a crime or an administrative offense. The imbroglio found by traffic agents in the characterization of this crime is due to the fact that once is not being required to provide evidence against himself, drivers refuse to use the breathalyzer, and the fact becomes just an administrative violation. But with the edition of public policy consubstantiated in Resolution nº 432/2013, this problem was solved, and began to reduce the number of traffic accidents and fatalities, increasing the CNH apprehension and proceedings against the drivers caught for drunk driving. It was suggested the intensification of educational campaignsblitzen.

**Keywords:** Traffic; Drunkenness; Breathalyzer; Blood Alcohol Concentration (BAC); Dry law; Crimes and traffic violations.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Gráfico 1 – Comparativo entre mortes no trânsito e de outras causas externas – CE.....</b>	<b>16</b>
<b>Gráfico 2 – Mortos no Estado do Ceará por acidente de trânsito – 2007 a 2014.....</b>	<b>62</b>
<b>Gráfico 3 – Total de acidentes de trânsito com danos materiais – Ceará, 2009 a junho 2012.....</b>	<b>63</b>
<b>Gráfico 4 – Total de acidentes de trânsito com danos pessoais – Ceará, 2009 a junho 2012.....</b>	<b>63</b>
<b>Gráfico 5 – Total de acidentes de trânsito com vítimas fatais – Ceará, 2009 a junho 2012.....</b>	<b>64</b>
<b>Gráfico 6 – Crimes e Infrações de trânsito referentes à embriaguez ao volante – Ceará, 2009 a 2015 (jan. e fev.).....</b>	<b>64</b>
<b>Gráfico 7 – Total de ocorrências envolvendo condutores alcoolizados – Ceará, 2009 a 2015 (jan. e fev.).....</b>	<b>65</b>
<b>Gráfico 8 – Quantitativo de CNHs apreendidas por embriaguez ao volante. Ceará.....</b>	<b>66</b>
<b>Gráfico 9 – Quantitativo de CNHs apreendidas por embriaguez ao volante. Ceará.....</b>	<b>66</b>
<b>Gráfico 10 – Quantitativo de CNH apreendidas no período de 2009 a jun. 2012 – DETRAN-CE.....</b>	<b>67</b>
<b>Gráfico 11 – Total de CNHs apreendidas no Estado do Ceará – fev. 2009 a mar. 2015.....</b>	<b>68</b>
<b>Gráfico 12 – Quantitativo mensal de CNH apreendidas – Ceará – 2009 a 2014..</b>	<b>68</b>
<b>Gráfico 13 – Quantidade de mortos por acidentes de trânsito – Ceará, 2007 a 2014.....</b>	<b>69</b>
<b>Gráfico 14 – Total de acidentes de trânsito ocorridos no Estado do Ceará, 2007 a 2014.....</b>	<b>70</b>
<b>Gráfico 15 – Comparativo entre acidentes de trânsito e mortos – Ceará, 2007 a 2014.....</b>	<b>70</b>
<b>Gráfico 16 – Quantidade de mortos em acidentes de trânsito por 10.000 veículos.....</b>	<b>71</b>

<b>Gráfico 17 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2007.....</b>	<b>72</b>
<b>Gráfico 18 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2008.....</b>	<b>73</b>
<b>Gráfico 19 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2009.....</b>	<b>73</b>
<b>Gráfico 20 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2010.....</b>	<b>74</b>
<b>Gráfico 21 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2011.....</b>	<b>74</b>
<b>Gráfico 22 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2012.....</b>	<b>75</b>
<b>Gráfico 23 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2013.....</b>	<b>75</b>
<b>Gráfico 24 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2014.....</b>	<b>76</b>
<b>Gráfico 25 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, mensal de 2007 a 2014.....</b>	<b>77</b>
<b>Gráfico 26 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2007 a 2014 x mês.....</b>	<b>78</b>
<b>Gráfico 27 – Quantidade de motoristas que realizaram curso de reciclagem no Ceará, 2008 a 2015 (jan. a mar.).....</b>	<b>82</b>
<b>Gráfico 28 – Meses do ano em que mais ocorreram cursos de reciclar em – 2008 a 2014.....</b>	<b>83</b>
<b>Figura 1 – Propaganda de cervejas brasileiras.....</b>	<b>13</b>
<b>Figura 2 – Mortos em acidentes de trânsito no Ceará.....</b>	<b>69</b>
<b>Figura 3 – Folder da Operação Rodovida.....</b>	<b>79</b>
<b>Figura 4 – Operação Rodovida – Carnaval 2015.....</b>	<b>80</b>
<b>Figura 5 – Operação Rodovida – Quantidade de mortos por tipo de acidentes nas rodovias federais durante o carnaval 2015.....</b>	<b>80</b>
<b>Figura 6 – Operação Rodovida no Estado do Ceará, fev. 2015.....</b>	<b>81</b>
<b>Quadro 1 – Consequências legais aplicáveis a quem dirige sob a influência de álcool.....</b>	<b>44</b>
<b>Quadro 2 – Marco legal histórico preventivo/repressivo à embriaguez ao volante.....</b>	<b>59</b>



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1 – Acidentes de trânsito no Estado do Ceará – 1981 a 2000.....</b>	<b>16</b>
<b>Tabela 2 – Medida considerada no uso do etilômetro segundo o INMETRO.....</b>	<b>44</b>
<b>Tabela 3 – Acidentes de trânsito no Estado do Ceará – 1981 a 2000.....</b>	<b>62</b>
<b>Tabela 4 – Estatísticas da Lei Seca na Polícia Rodoviária Estadual/PMCE – 2009 a fev. 2015.....</b>	<b>65</b>
<b>Tabela 5 – Relação entre acidentes, frota e índice por 10.000 veículos – Ceará, 2007 a 2014.....</b>	<b>71</b>
<b>Tabela 6 – Mortos positivos para alcoolemia no Estado do Ceará, 2013 a fev. 2015.....</b>	<b>82</b>
<b>Tabela 7 – Quantidade de motoristas que realizam curso de reciclagem – jan. 2008 a mar. 2015.....</b>	<b>83</b>
<b>Tabela 8 – Quantitativo de mortos e de acidentes de trânsito – Ceará – 2007 a 2014.....</b>	<b>85</b>
<b>Tabela 9 – Crimes e infrações de embriaguez ao volante à luz da lei – 2009 a 2015.....</b>	<b>85</b>

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABETRAN	Associação Brasileira de Educação de Trânsito
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania
AMT	Autarquia Municipal de Trânsito de Caucaia
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CF	Constituição Federal
CNH	Carteiras Nacionais de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPP	Código de Processo Penal
CRT	Conselhos Regionais de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN-CE	Departamento Estado de Trânsito do Ceará
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPVAT	Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto de Metrologia Oficial
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LCP	Lei das Contravenções Penais
PRE	Polícia Rodoviária Estadual
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJSP	Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
UFIR	Unidade Fiscal de Referência

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
1.1 DELIMITANDO O OBJETO.....	11
1.2 O PROBLEMA.....	14
1.3 IMPORTÂNCIA DO TEMA.....	15
1.4 PERCURSO METODOLÓGICO.....	17
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	18
1.6 SÍNTESE DAS CONCLUSÕES.....	19
<b>2 O TRÂNSITO E SUA IMPORTÂNCIA SOCIAL.....</b>	<b>20</b>
2.1 O VEÍCULO COMO SÍMBOLO DE PODER E DE PRESTÍGIO.....	20
2.2 TRÂNSITO E MOBILIDADE SOCIAL.....	21
2.3 DEFININDO E CONCEITUANDO.....	23
2.4 A COMPLEXIDADE NO TRÂNSITO TEM INÍCIO.....	24
2.5 O ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	25
2.6 O ACIDENTE E SUAS CONSEQUÊNCIAS.....	26
<b>3 ESBOÇO HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRÂNSITO.....</b>	<b>29</b>
<b>4 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: CRIME E INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA.....</b>	<b>33</b>
4.1 CRIMES DE TRÂNSITO.....	33
4.2 O TESTE DO “BAFÔMETRO” (ETILÔMETRO): FAZER OU NÃO FAZER, EIS A QUESTÃO.....	49
4.3 MEDIDAS PREVENTIVAS AO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....	57
<b>5 POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO TRÂNSITO E À LEI SECA.....</b>	<b>58</b>
5.1 REVISANDO O CONCEITO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	58
5.2 LEGISLAÇÃO.....	59
5.3 LEI SECA: UMA QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA NO BRASIL.....	60
5.4 AÇÕES DO DETRAN/CE E DA POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL (PRE/CE).....	61
5.5 OPERAÇÃO RODOVIDA.....	78
5.6 OS DADOS DA PERÍCIA FORENSE.....	81
5.7 CURSOS DE RECICLAGEM NO DETRAN/CE.....	82
5.8 ANÁLISE DOS DADOS.....	84
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>87</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>91</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>95</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo, foi feita a apresentação deste trabalho, com a delimitação do objeto, os objetivos a serem alcançados, a importância do estudo, o percurso metodológico e a estrutura do trabalho.

### 1.1 DELIMITANDO O OBJETO

A mídia escrita e televisiva tem mostrado, diariamente, acidentes de trânsito, com a exibição imagens de destroços de veículos, sangue na pista, dor e morte nas vias brasileiras. Esse quadro reflete as palavras de Guimarães e Chagas (1993, p. 6), ao afirmarem que: “não termos a maior frota do planeta e, provavelmente, termos o trânsito mais mortífero do mundo”, bem como o magistério de Gasparini (1998, p. 11): o “trânsito é uma verdadeira guerra a ceifar milhares de vidas e a deixar outro tanto de brasileiros mutilados”.

Em 2009, o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) afirmou que o Brasil registra 6,2 mortos a cada 100 mil veículos, observando-se que a frota brasileira havia dobrado e passado para 54 milhões de veículos, com acréscimo de 5 milhões de veículos a cada ano (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2009).

Em 2011, os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), acerca dos acidentes nas estradas brasileiras, verificaram que estes equivalem a um custo de R\$ 9,565 bilhões ao País até agosto de 2011, um crescimento de 4,6% em relação a 2010. Esclareceu, ainda, o citado Instituto, que cerca de 60% do prejuízo econômico decorrente de um acidente viário vêm de perda de produção. A pessoa que morre ou fica incapacitada deixa de produzir. Os outros custos dos acidentes vêm de atendimento hospitalar, danos ao veículo, entre outros (SILVA, 2012).

Segundo dados do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), o Brasil possui uma frota de 55 milhões de veículos. Anualmente, cerca de 5% dela se transformam em sucata, devido aos acidentes, gerando significativos prejuízos materiais, da ordem de 4 bilhões de dólares. Os números de vítimas são impressionantes: 27 mil mortos e 300 mil feridos. No início da década, os dados eram ainda mais apavorantes e chegaram a atingir 50 mil

mortos e 350 mil feridos, resultantes de 1 milhão de acidentes anuais (CUSTO sócio-econômico..., 2012).

Não resta dúvida de que um sistema de trânsito caótico conduz à violência, fato comprovado pelas estatísticas, como explicam Guimarães e Chagas (1993), cuja pesquisa revelou que, no período de 1986 a 1990, o Brasil teve uma média anual de 25.646 (vinte e cinco mil seiscientos e quarenta e seis) vítimas fatais no trânsito, observando-se, contudo, que esse número representa apenas aquelas que morreram no momento do acidente.

Entre as causas do crescimento das mortes no trânsito, encontram-se o consumo de álcool e o aumento do número de motocicletas. Por certo, o acidente decorre de uma multicausalidade, em que a presença do fator humano tem um papel extra preponderante. Na verdade, é uma somatória de diversos fatores, coroados pela imprudência, negligência ou imperícia do condutor, ou do pedestre.

Numa tentativa de buscar soluções para a problemática do trânsito, o governo federal teve como principal política pública de prevenção/repressão o novo Código de Trânsito Brasileiro em 1997, modificando a legislação específica e, com isso, trazendo modificações nas áreas administrativa e penal.

É do conhecimento empírico a repercussão que teve o lançamento do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promulgado por meio da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, haja vista seu viés voltado à educação para o trânsito, para a cidadania, bem como o rigor das novas normas de caráter repressivo (BRASIL, 1997). Outra inovação marcante é a parte referente aos crimes de trânsito, agora com título próprio, onde são caracterizados 11 (onze) delitos, que, no Código anterior, eram tidos apenas como infrações administrativas. Essa parte do CTB recebeu influência direta do número de acidentes de trânsito que ocorriam no Brasil – e continuam a ocorrer.

Entre os crimes ali estabelecidos, um deles é o objeto deste estudo, no caso, o crime de embriaguez ao volante, cuja tipificação se encontra no art. 306 do CTB, *in verbis*: “Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência” (Redação dada pela Lei Federal nº 12.760 de 20/12/2012, que alterou artigos do CTB).

O fato é que o crime de embriaguez ao volante encontra paradoxos sociais e legais. Por um lado, a sociedade apoia a repressão à embriaguez ao volante. Por outro, as propagandas, na mídia televisiva apresentam o álcool como

substância que provoca bem-estar, associado a mulheres bonitas, extroversão, riqueza e carros de luxo, como se mostra na figura abaixo:

**Figura 1 – Propaganda de cervejas brasileiras**



Fonte: Google imagens (2015).

Enfim, as propagandas cultuam-se as bebidas alcoólicas; e o que é mais grave, o mesmo cidadão que ingere bebida alcoólica e dirige é aquele que repele a violência no trânsito.

Em face desse quadro, a partir de 20/06/2008 entrou em vigor a Lei nº 11.705/08, denominada de Lei Seca, cujo objetivo é coibir o consumo de álcool por condutores de veículos automotores, bem como sua comercialização nas rodovias federais, além de haver alterado outros dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2008). A citada norma jurídica foi modificada e atualizada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012.

Essa lei surgiu em razão da participação de condutores embriagados em acidentes de trânsito, porém, como afirma Araújo (2009, p. 201), “nem a sociedade estava preparada para uma mudança cultural tão acentuada, nem o poder público estava aparelhado adequadamente para uma investida maciça contra os ébrios do volante”. A Lei Seca visa a prevenir e reprimir os crimes de embriaguez ao volante, contudo necessário se faz verificar se essa lei tem tido eficácia contra a prática desse crime.

Por outro lado, têm-se, além da lei seca, outras possibilidades de ações por meio de políticas públicas que podem impactar na prevenção/repressão a esse tipo de delito nas rodovias cearenses.

## 1.2 O PROBLEMA

Como já explicado, o crime de embriaguez ao volante vem sendo combatido pelos governos federal e estadual por meio de uma série de políticas públicas que envolvem ações preventivas, como campanhas e programas, ou ações repressivas, feitas pelos órgãos de trânsito por meio da aplicação das diversas penalidades previstas no CTB.

No Estado do Ceará, tem-se a ação da Polícia Rodoviária Estadual (PRE) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF), nas rodovias estaduais e federais, respectivamente. Esses órgãos seguem as políticas traçadas pelo Governo Federal, principalmente na prevenção/repressão ao crime de embriaguez ao volante. A Lei Seca é referência nacional e estadual quando se fala em prevenção e repressão ao crime de embriaguez ao volante.

Assim sendo, a pergunta que norteará a tese é a seguinte: Quais são os impactos das políticas públicas utilizadas pelos órgãos de trânsito cearenses na prevenção/repressão ao crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará?

Como objetivo geral, tem-se: analisar o impacto das políticas públicas na prevenção/repressão do crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará.

Desse modo, traçaram-se os seguintes objetivos específicos:

- a) Apresentar uma visão geral sobre o trânsito e a mobilidade social, definindo e conceituando o trânsito, o acidente e suas consequências;
- b) Apresentar um esboço histórico da legislação brasileira de trânsito;
- c) Caracterizar a embriaguez ao volante como crime e como infração administrativa e suas consequências;
- d) Discutir as políticas públicas cearenses voltadas à prevenção/repressão ao uso de álcool por motoristas no Estado do Ceará;

- e) Analisar, estatisticamente, os dados de ocorrências envolvendo acidentes de trânsito em decorrência de uso de álcool nas rodovias do Estado do Ceará;
- f) Verificar a mudança de comportamento dos condutores de veículos automotores nas rodovias do Estado do Ceará, em decorrência da adoção de políticas públicas criadas pelos órgãos de trânsito do Estado.

### 1.3 IMPORTÂNCIA DO TEMA

O trânsito, na medida em que as cidades crescem e se transformam em uma complexa infraestrutura, apresenta-se como um problema urbano a ser equacionado, buscando-se soluções racionais, técnicas e políticas.

As condições adversas que se encontram no dia a dia da cidade, como acidentes, congestionamentos, dificuldades de travessia e de estacionamento, entre outros problemas, detectados por simples observações, são consequências diretas do modelo adotado para o deslocamento de veículos, pessoas e mercadorias, aliado ao grande número de veículos circulando pelas ruas e ainda pela inobservância das regras e normas que regulam essa circulação.

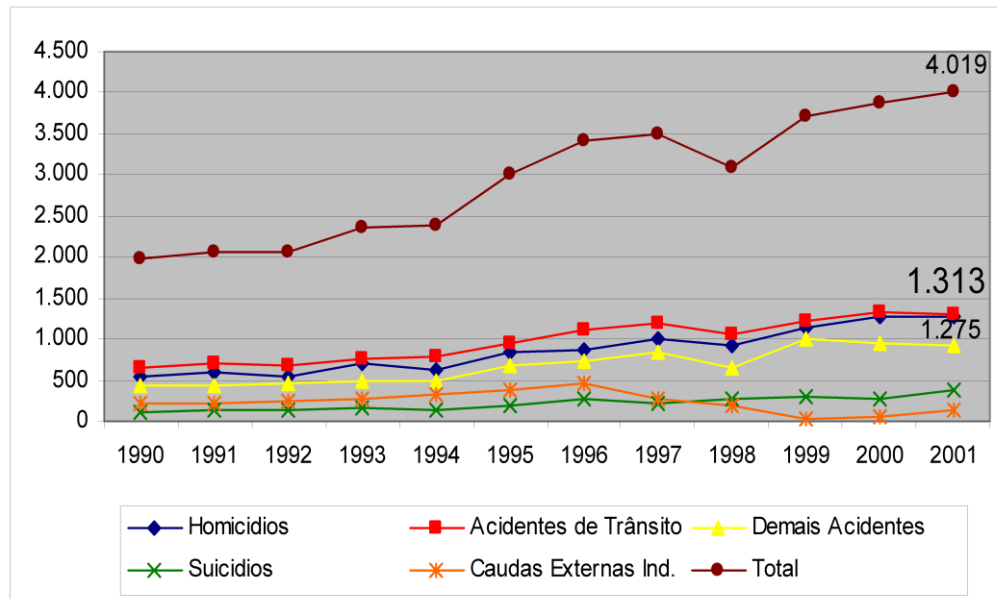
O Brasil tem se posto numa péssima posição no *ranking* mundial de acidentes de trânsito. Vive-se num quadro social em que o direito de ir, vir e chegar vivo é uma luta diária do cidadão brasileiro.

Verificou-se, junto ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2003), a existência de uma pesquisa intitulada “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”, que informa que o custo médio dos acidentes, extratificados por severidade, é de R\$ 144.143,00 para cada acidente com morte.

Outro fator preocupante é o fato de que, no Estado do Ceará, o trânsito mata mais do que outras causas externas, conforme estudos realizados pelo Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN-CE) cujos dados se encontram atualizados até 2006, e que podem ser vistos no Gráfico 1.



**Gráfico 1 – Comparativo entre mortes no trânsito e de outras causas externas – CE**



Fonte: DETRAN-CE (2006).

No Estado do Ceará, somente na década de 1981 a 1990, houve um total de 77.151 acidentes de trânsito, o que corresponde a uma média diária de 21 acidentes e mensal de 643. Na década seguinte – 1991 a 2000 – essa cifra aumentou para 142.470, ou seja, 1.187 acidentes ao mês, como se vê na tabela abaixo:

**Tabela 1 – Acidentes de trânsito no Estado do Ceará – 1981 a 2000**

DÉCADA	TOTAL DE ACIDENTES	MÉDIA DIÁRIA	MÉDIA MENSAL
	1981 - 1990		77.151
1991- 2000	142.470	39	1.187
VARIAÇÃO %		84,66	

Fonte: DETRAN/CE. Núcleo de Planejamento e Controle (2006).

O uso do álcool por parte dos motoristas passou a fazer parte do cenário nacional, gerando acidentes cujos custos chegam à cifra dos 40 bilhões de reais por ano para os cofres públicos, conforme dados estimados pelo Ipea e divulgados durante o Congresso Internacional de Trânsito realizado em julho de 2012, cujos dados se encontram disponíveis no *site* do Renaest, denominado “Por Via Segura”.

Os órgãos e entidades brasileiras ligadas à problemática do trânsito já detêm grande quantidade de conhecimentos técnicos sobre as causas dos acidentes de trânsito, bem como sobre a forma de combatê-los.

Assim, o Código de Trânsito Brasileiro, editado em 1997, pareceu não surtir os efeitos desejados, havendo, então, três mudanças, em 2006, em 2008 e outra em 2012, visando a modificar o cenário do elevado número de acidentes de trânsito envolvendo condutores embriagados. Nasceu a lei seca.

A lei seca veio para trazer melhoria da qualidade de vida do cidadão no trânsito, contudo nem a sociedade estava preparada para recepcioná-la, nem os órgãos de trânsito estruturados para aplicá-la.

Dentro desse cenário, o estudo acerca dos impactos das políticas de prevenção/repressão ao crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará se justifica em razão de sua importância no cenário nacional e estadual, pois visa a discutir, analisar e verificar os resultados da aplicação dessas políticas, o que poderá trazer importantes contribuições à segurança do trânsito. Também se mostra relevante no âmbito acadêmico por enriquecer o referencial teórico sobre o tema. É importante para a sociedade porque visa à melhoria das políticas públicas voltadas para a qualidade de vida do cidadão e a garantia de seu direito de ir e vir.

#### 1.4 PERCURSO METODOLÓGICO

O objetivo da ciência é encontrar a veracidade dos fatos. Contudo para que o conhecimento possa ser considerado científico, é necessário “identificar as operações mentais e técnicas que possibilitam a sua verificação”, isso significa determinar o método que utilizado para se chegar ao conhecimento (GIL, 1999, p. 26).

Quanto aos métodos que proporcionam as bases lógicas da investigação, serão utilizados, nesta pesquisa, o método fenomenológico, que não é dedutivo nem empírico, mas, sim, consiste em “mostrar o que é dado e em esclarecer esse dado. Não explica mediante leis nem deduz a partir de princípios, mas considera imediatamente o que está presente à consciência: o objeto” (GIL, 1999, p. 32).

Quanto aos métodos que indicam os meios técnicos da base de investigação, cujo objetivo é proporcionar a objetividade e a precisão no estudo dos fatos sociais, recorrem-se aos métodos estatístico e monográfico.

Quanto ao nível, a presente pesquisa é descritiva, tendo em vista que procura descrever as características da população e do fenômeno sob estudo, ou seja, os impactos da lei seca na prevenção/repressão do crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará no ano de 2012.

Gil (1999, p. 65) explica que “o elemento mais importante para a identificação de um delineamento é o procedimento adotado para a coleta de dados”. Nesse sentido, tem-se a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental, que se valem das fontes de “papel”; e o estudo de campo, o levantamento que se utilizam de dados fornecidos por pessoas. Neste estudo, foi utilizado:

a) Pesquisa bibliográfica – desenvolvida a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores. É o ponto de partida para qualquer pesquisa científica e objetiva recolher e analisar informações e conhecimentos prévios sobre um determinado fato, assunto, ideia. Nesta pesquisa, procurou-se observar os seguintes critérios:

- o parâmetro temático – escolhendo-se livros, revistas e artigos que estivessem relacionadas ao objeto de estudo.
- o parâmetro linguístico – escolhendo-se obras no idioma português.
- as principais fontes consultadas foram os livros, periódicos, teses, dissertações, coletâneas de leis e até obras publicadas na internet.
- o parâmetro cronológico de publicação – dando-se ênfase para obras com publicações mais recentes, observando-se, contudo, a dificuldade em encontrar obras atuais.

b) Pesquisa documental – utilizando material que não recebeu tratamento analítico ou que pode ser reelaborado de acordo com o objetivo da pesquisa. Segundo Severino (2007, p. 35), a pesquisa documental “Tem-se como fonte documentos no sentido amplo [...]. Nestes casos, os conteúdos dos textos ainda não tiveram nenhum tratamento analítico, são ainda matérias-primas, a partir da qual o pesquisador vai desenvolver sua investigação e análise”.

## 1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho está composto por cinco capítulos, incluindo-se esta introdução. O segundo trata do trânsito e sua importância social, onde são abordados temas referentes ao veículo como símbolo do poder, a mobilidade social, a complexidade do trânsito e o acidente e suas consequências. O terceiro capítulo aborda a historicidade da legislação brasileira de trânsito. O quarto apresenta a embriaguez ao volante como crime e como infração administrativa. Traz ainda a

questão referente ao etilômetro (fazer ou não fazer?). O quinto capítulo identifica as políticas públicas voltadas à prevenção e repressão à embriaguez ao volante.

## 1.6 SÍNTESE DAS CONCLUSÕES

Neste primeiro capítulo foram apresentados os dados identificadores do trabalho e de sua metodologia. Os capítulos seguintes estão construídos de forma a alcançar os objetivos específicos traçados nesta dissertação, bem como o objetivo geral.

## 2 O TRÂNSITO E SUA IMPORTÂNCIA SOCIAL

### 2.1 O VEÍCULO COMO SÍMBOLO DE PODER E DE PRESTÍGIO

Vivencia-se a era da Revolução Invisível, um período em que nos fazem crer que nossos desejos são transformados em realidade e que tudo é indispensável (LE GOFF, 1992 *apud* SCHOR, 1999).

Nesse sentido, o automóvel deixou de ser simples instrumento de transporte, uma ferramenta para facilitar o deslocamento, e passou a ser uma necessidade social, resultando num trânsito que se tornou cada vez mais caótico em razão da falta de estrutura das cidades para conviver com os problemas surgidos com o crescimento do número de automóveis circulando nas vias urbanas e rurais, ou seja, o veículo motorizado transforma a paisagem e as relações sociais.

Desde seu surgimento em 1885, fabricado pelo alemão Carl Benz, o automóvel possuía três rodas e andava a 13 km/h. Desde então, o automóvel vem passando por profundas modificações em seu desenho e parte técnica. Em 1901, o alemão Gottlieb Daimler lançou o automóvel com quatro rodas, sendo seguido pelo surgimento de marcas famosas como Cadillac, Oldsmobile e Chevrolet. Em decorrência dessa evolução, o automóvel passou a ser considerado como símbolo do poder econômico, do prestígio, da força, do sucesso, da beleza, da juventude e da felicidade e, por conseguinte, uma forma de crescimento na hierarquia social. Do ponto de vista cultural, a fascinação por carros como poder social foi difundida no ramo musical por meio de uma música de forró na qual o músico assim se manifesta: “eu era feio, agora tenho um carro”, significando que, ao possuir um carro, qualquer pessoa deixa de ser discriminada e passa a ser o alvo do sucesso. Gullo (2004, p. 12) ao abordar essa temática assim se expressa:

.A associação ao veículo como símbolo social vai desde a boa recepção, passando pelo reconhecimento, até chegar ao respeito - é a consagração social. Através do veículo podem ser satisfeitos os desejos de liberdade, de usufruto da velocidade, da conquista do prazer prometido, da descoberta da sensualidade, do devaneio do erotismo, do deleite na sua plenitude, representando a obtenção do sucesso e o conhecimento da felicidade.

A afirmativa acima é perfeitamente coerente com a realidade, pois, no imaginário popular, quem tem um fusca é pobre, quem tem um carro motor mil cilindradas, em tese, pertence às classes médias e quem tem carro de luxo é

considerado da classe alta. Em outras palavras, existe uma relação direta entre *status* social e veículo, ou, como ensina Gullo (2004, p. 45), “o objeto veículo sofre um processo de associações a sentimentos sociais que o transforma em símbolo social manipulado pela ideologia dos seus significados”.

O fato é que o veículo também passou a ser considerado como arma, e do tipo mortal, uma vez que seu uso implica diretamente no trânsito urbano e rural, causando vítimas, alimentando estatísticas, tornando o trânsito em um problema social grave, em uma calamidade humana, porque os acidentes afetam gravemente as comunidades, alterando a vida de milhares de famílias, que, repetidamente, perdem seus entes queridos ou os têm atingidos por incapacidade física permanente.

## 2.2 TRÂNSITO E MOBILIDADE SOCIAL

O cidadão precisa transitar para satisfazer suas necessidades, seja de trabalho, lazer, saúde, educação ou de outras necessidades individuais. Nesse vaivém, o trânsito toma nova direção, mais relacionado à ideia de fluidez e afeto às grandes cidades, impossibilitando uma visão mais abrangente acerca do problema, pois deixam de considerar que crianças, adolescentes, homens, mulheres, idosos, são pessoas que, conduzidas ou não, buscam diariamente locomover-se para atingir seus objetivos. Destarte, o trânsito deve ser considerado em sua dimensão histórico-social, que envolve relações entre as pessoas e o espaço que ocupam. Faz-se necessário compreender que o direito de ir, vir e conviver com qualidade é uma das preocupações a ser alcançada no Sistema Nacional de Trânsito (DOTTA, 1998).

Nesse cenário, o trânsito deve ser compreendido como necessidade de locomoção inerente a todo cidadão, “é um direito a ser respeitado e ancorado em valores como cooperação, solidariedade e civilidade”. Logo deve ser observado este trinômio como regra de convivência no trânsito, a ser ensinada no lar, na escola e nos espaços de convivência e de troca de experiência social, e não apenas nos bancos escolares.

Na visão de Vasconcelos (1991), o trânsito é uma disputa e negociação de base ideológica e política. Porém, em termo social, podemos referenciá-lo por meio da fluidez, segurança, acessibilidade e qualidade de vida, geradas pelos seus impactos, quer na área social, econômica, política ou ambiental, enfatizando-se, contudo, que o trânsito se articula e reflete diretamente na educação sobre o

trânsito, na simbologia dos veículos, na personalidade do condutor, no autoritarismo da sociedade e na diferença de classe.

A título de ilustração, recordamos um desenho animado da Disney tendo como protagonista o personagem Pateta, que, enquanto pedestre, é um calmo cidadão educado, porém, ao entrar em seu veículo, transforma-se num condutor violento, que viola as regras de trânsito, avançando sinais semaforicos, parando sobre a faixa de pedestre, xingando outros motoristas. Enfim, é um filme que mostra o reflexo do veículo na personalidade do condutor e em sua educação, um sentimento de poder que o cidadão adquire ao entrar num veículo.

Nesse sentido, Sousa e Sousa (2009) afirmam: “O simples fato de se deslocar nas cidades pode causar desarranjos em suas infraestruturas e disseminar desconfortos e/ou problemas emocionais às pessoas que nelas transitam.”

É nesse contexto que devemos ter preocupação com as políticas voltadas à mobilidade urbana e à Psicologia do Trânsito, para analisar e estudar como as pessoas participam do espaço, quais seus interesses e necessidades. Afinal é no espaço urbano que temos os conflitos e a disputa não apenas pelo espaço físico, mas também pelo impacto emocional que o trânsito causa, afinal de contas somos um país preponderantemente urbano e que, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2007), cerca de 80% de sua população vivem em aglomerações urbanas. Além disso, estamos vivenciando uma explosão de veículos num espaço que não cresceu e numa paciência que só vem diminuindo.

É digno de nota, no campo das políticas públicas, a realização da X Conferência das Cidades, ocorrida em setembro de 2009, na Câmara dos Deputados, em Brasília, organizada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano para tratar sobre a formulação e condução de políticas públicas de mobilidade urbana. Também registramos o Seminário Nacional de Psicologia e Mobilidade: O espaço público como direito de todos, realizado em outubro de 2009 no Teatro Gazeta, em São Paulo, promovido pelo Conselho Federal de Psicologia.

Assim sendo, não é forçoso reconhecer que é no trânsito que temos um espaço possibilitador do encontro e do convívio social entre as pessoas e que, por isso mesmo, pode ocasionar relações harmoniosas ou estressantes. Para isso concorrem a explosão demográfica, o aumento da frota de veículos, as vias mal sinalizadas ou mal preservadas e o fator humano, principal contribuinte para um trânsito harmônico ou não.

## 2.3 DEFININDO E CONCEITUANDO

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), em seu art. 1º, §1º, considera trânsito como “a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”. Porém se observa que o trânsito é muito mais complexo. Cada dia que passa há mais veículos nas ruas, e várias ruas continuam sem estrutura para receber esses automóveis.

No anexo do CTB, temos, ainda, a seguinte definição de trânsito: “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.” Moreira (1997, p. 38), contudo, adverte que, no Brasil, há duas expressões: trânsito e tráfego, que “quase se confundem”; já Gadret (1983, p. 5) faz a seguinte distinção:

Tráfego é a utilização de qualquer via pública para fins de circulação ou de estacionamento, por parte de pedestres, de animais montados ou conduzidos e de veículos de qualquer espécie, isolados ou em grupo. Trânsito é a ação de passagens de pedestres, animais e veículos pela via pública.

Robustecendo a discussão, Pinheiro e Ribeiro (1984, p. 38) esclarecem que “Trânsito é o deslocamento de pessoas ou de coisas, pelas vias de circulação. Tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas, pelas vias de circulação, em missão de transporte”.

Em análise perfunctória dos conceitos acima, pode-se inferir que Gadret (1983) oferece um conceito que beira a obscuridade, uma vez que não esclareceu muito a diferença entre trânsito e tráfego, pois a ação de passagem pela via pública não deixa de ser a sua utilização para fins de circulação. O fato é que, como a circulação e o transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas em conjunto, embora distintas quanto aos seus objetivos e finalidades.

Entende-se, pois, que o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se verifica entre pessoas iguais. A disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.



## 2.4 A COMPLEXIDADE NO TRÂNSITO TEM INÍCIO

Com o aumento da população e da riqueza nos tempos modernos, a circulação no espaço urbano tornou-se complexa em todo o mundo, e sua disciplina é hoje matéria de preocupação para os governos. Mas esse problema não é novo. Apenas agravou-se. Os acidentes de trânsito passaram a conviver com a sociedade de forma natural.

Pinheiro e Ribeiro (1984) citam o planejamento errôneo das cidades construídas com as ruas dispostas a conduzir o tráfego da periferia para um cruzamento central ou praça, hábito herdado das construções romanas, como um dos problemas que resultam no trânsito complexo e desorganizado.

Não resta dúvida de que um sistema de trânsito desorganizado conduz à violência, fato comprovado pelas estatísticas, como explicam Guimarães e Chagas (1993) cuja pesquisa revelou que, no período de 1996 a 1990, o Brasil teve uma média anual de 25.646 (vinte e cinco mil seiscentos e quarenta e seis) vítimas de morte no trânsito, observando-se, contudo, que esse número representa apenas aquelas que morreram no momento do acidente.

Embora no *site* do Renaest (CUSTO sócio-econômico..., 2012) conste que o Brasil se encontre no topo do *ranking* mundial em acidentes de trânsito, Silva (2012) esclarece que ele é o quinto país com mais vítimas no trânsito, atrás apenas de Índia, China, Estados Unidos e Rússia. Entre as prováveis causas do crescimento das mortes encontram-se o consumo de álcool e o aumento do número de motocicletas. Um quarto das mortes em acidentes no ano de 2010 envolveu motocicleta. O número de vítimas por acidentes aumentou em 24% em oito anos, de 32.753 registrados em 2002 para 40.160 em 2010, segundo dados do Ministério da Saúde em 2011. Isso significa uma guerra no trânsito. As mortes decorrentes de acidentes com motocicletas triplicaram, pois, em 2002, foram registradas 3.744 ocorrências; em 2010 esse número cresceu para 10.143 acidentes (SILVA, 2012).

O autor citado esclarece ainda que, no Brasil, mata-se, por ano, cerca de 37 mil pessoas e provoca-se a internação de outras 180 mil, com um impacto de cerca de 34 bilhões de reais. Dados do Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre – DPVAT (seguradora Lider) jan./2012 apontam 366.356 indenizações, das quais 58.134 foram por morte e 239.738 por invalidez permanente; o restante, por despesas hospitalares.

Em 2009, o Diretor do DENATRAN esclareceu, no Primeiro Encontro de Segurança Viária para Ibero – América e Caribe – Protegendo Vidas, realizado em fevereiro de 2009, que os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes de jovens na América Latina, Portugal e Espanha, ou seja, somente em 2008, mais de 120 mil jovens morreram como consequência de acidentes no trânsito nos países Ibero-Americanos. No Brasil, foram registradas cerca de 20 mil mortes no trânsito (ABETRAN, 2009).

Em 2009, o diretor do DENATRAN afirmou que o Brasil registra 6,2 mortos a cada 100 mil veículos, observando-se que a frota brasileira havia dobrado e passado para 54 milhões de veículos, com acréscimo de 5 milhões de veículos a cada ano (ABETRAN, 2009).

Em 2011, os dados do IPEA, acerca dos acidentes nas estradas brasileiras, verificaram que estes equivalem a um custo de R\$ 9,565 bilhões ao país até agosto de 2011, um crescimento de 4,6% em relação a 2010. Esclareceu, ainda, o citado instituto, que cerca de 60% do prejuízo econômico decorrente de um acidente viário vêm de perda de produção. A pessoa que morre ou fica incapacitada deixa de produzir. Os outros custos dos acidentes vêm de atendimento hospitalar, danos ao veículo, entre outros (SILVA, 2012).

## 2.5 O ACIDENTE DE TRÂNSITO

Pereira (1999) explica que o acidente é essencialmente um evento inesperado que acontece em uma fração de segundo, de rara observação, mesmo sob circunstâncias cientificamente controladas, o que dificulta deduzir quais as principais causas e seus responsáveis. Em outras palavras: acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e, para caracterizar-se, é necessária a presença de dois desses fatores. Campos (1998, p. 44) acrescenta: “os acidentes de trânsito decorrem de quatro grupos principais que são o veículo, a via, o meio e o homem”.

Ao veículo são atribuídas aquelas causas decorrentes do seu estado de conservação, ou mais propriamente, dos defeitos mecânicos que possa apresentar nos seus componentes, como sistema elétrico, freios, direção, componentes eletrônicos, rodas e pneus, entre outros. À via, costumam-se elencar falhas na sinalização horizontal ou vertical, cruzamentos em nível sem visibilidade adequada,

buracos no leito carroçável, pista derrapante, desnível de acostamento e muitos outros fatores. O fator meio se refere às condições adversas de clima, luminosidade e de tráfego. Os fenômenos atmosféricos interferem diretamente na condução dos veículos, de forma aleatória e descontrolada, sendo causa determinante de acidentes de grandes proporções, até mesmo catastróficas.

Por certo, o acidente decorre de uma multicausalidade, em que a presença do fator humano tem um papel extra preponderante. É uma somatória de diversos fatores, coroados pela imprudência, negligência ou imperícia do condutor, ou do pedestre, mas há sempre um fator decisivo, o fator final, que irá fechar a sequência de comportamentos, falhas, ou condições adversas, com que o condutor lidava até aquele momento fatídico. Por se tratar de um desencadeamento de situações, de fatores que se acumulam, um pouco de atenção é fundamental para se evitar o acidente, interrompendo todo o processo.

## 2.6 O ACIDENTE E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Segundo dados do RENAEST, o Brasil possui uma frota de 55 milhões de veículos. Anualmente, cerca de 5% dela se transformam em sucata, devido aos acidentes, gerando significativos prejuízos materiais, da ordem de 4 bilhões de dólares. Os números de vítimas são impressionantes: 27 mil mortos e 300 mil feridos. No início da década, os dados eram ainda mais apavorantes e chegaram a atingir 50 mil mortos e 350 mil feridos, resultantes de 1 milhão de acidentes anuais (CUSTO sócio-econômico..., 2012).

Deve-se considerar, porém, certa imprecisão no detalhamento estatístico, que é resultante das mais diversas fontes. Além disso, muitas ocorrências não são registradas. Cumpre frisar que não existe, no Brasil, um programa de acompanhamento às vítimas, pós-acidente, nem mesmo nas primeiras vinte e quatro horas subsequentes. Se tal fato ocorresse, o número de óbitos computados seria, no mínimo, 20 % maior (CUSTO sócio-econômico..., 2012).

As consequências nefastas dos acidentes não se esgotam com as vidas perdidas. Há de se considerar também os feridos que sofrem lesões que resultam em incapacitação temporária ou permanente, para o trabalho ou outras atividades.

Os danos à pessoa são calculados, baseados na perda de produtividade que o acidente possa determinar, bem como na apuração dos valores médios das

despesas médicas, farmacêuticas e hospitalares. No caso de morte, acrescenta-se o desperdício da produtividade esperada pelo indivíduo, durante sua vida interrompida, o valor que assume na produção cotidiana, bem como os custos do funeral.

Portanto, o custo do acidente deve levar em conta os valores de variáveis de diversas naturezas, tais como: danos pessoais e familiares; traumas psicológicos e perda de qualidade de vida; danos em veículos; sinalização das vias; mobiliário urbano e demais propriedades atingidas. Somam-se os custos do atendimento policial; médico-hospitalar; departamento de trânsito; de perícia técnica e médico-legal; de bombeiros; de limpeza; de atendimento mecânico e guinchamento. Após, acrescentam-se os gastos da previdência em pensões, auxílio e reabilitação, processos jurídicos, seguros, perda de produção e despesas funerárias (CAMPOS, 1998).

Nas vias urbanas e rodoviárias, de grande volume de tráfego, deve-se levar em conta o combustível queimado nos congestionamentos originados pelos acidentes e os prejuízos dos usuários que, por ficarem retidos, atrasam-se para seus compromissos ou os perdem.

Todos esses fatores variam de acordo com o tipo do acidente, o local onde ocorre, a quantidade e a extensão dos ferimentos das vítimas, sendo que os acidentes rodoviários tendem a ser mais graves que os urbanos, em face da velocidade desenvolvida pelos veículos envolvidos no sinistro.

Conforme Campos (1998, p. 24), no estágio atual de seu desenvolvimento, os órgãos e entidades brasileiras ligadas à problemática do trânsito já detêm grande quantidade de conhecimentos técnicos sobre as causas dos acidentes de trânsito, bem como sobre a forma de combatê-los. Além do mais, trânsito é uma questão de cultura. Quando a mídia noticia o falecimento de várias pessoas em um acidente de trânsito, a repercussão, ou mesmo o interesse pelo fato, é quase inexpressivo. Só atinge os familiares e os mais próximos das vítimas. Os demais ignoram, virando as costas ao infortúnio dos seus semelhantes.

O trânsito, na medida em que as cidades crescem e se transformam em uma complexa infraestrutura, apresenta-se como um problema urbano a ser equacionado, buscando-se soluções racionais, técnicas e políticas. As condições adversas que se encontram no dia a dia da cidade, como acidentes, congestionamentos, dificuldades de travessia e de estacionamento, entre outros, detectados por simples observações, são consequências diretas do modelo adotado para o deslocamento de veículos, pessoas e mercadorias, isso aliado ao grande

número de veículos circulando pelas ruas e ainda à inobservância das regras e normas que regulam essa circulação (SILVA JÚNIOR; SILVA, 2008).

Em síntese, o trânsito brasileiro se tornou complexo, seja pelo aumento considerável de sua frota, seja pela não adaptação das cidades a esse crescimento, como também por conta de outros fatores como educação para o trânsito, formação de condutores, controladorias de trânsito, menores ao volante e embriaguez ao volante. Em relação ao fator embriaguez ao volante, surgem várias dúvidas, como, por exemplo: é crime ou é mera infração administrativa? Como é caracterizada essa infração ou esse crime? o equipamento medidor é o etilômetro ou bafômetro? Pode o condutor recusar-se a fazer o exame etílico? Essas e outras questões serão tratadas no próximo capítulo.

### 3 ESBOÇO HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRÂNSITO

A primeira legislação de trânsito brasileira foi o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis, do qual extraímos os arts. 21 a 23 por sua preocupação com a segurança das pessoas e a responsabilidade do condutor na prevenção do acidente, senão vejamos:

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo pará o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa estender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

Art. 22. A velocidade comercial mínima para o transporte de mercadorias será se 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automóveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

Art. 23. A aproximação dos automóveis deverá ser anunciada á distancia por uma buzina ou trompa. (BRASIL, 1910).

Essa legislação surgiu 13 anos depois que o primeiro veículo transitou em solo brasileiro, quando se preocupou em estabelecer o limite máximo de velocidade da época: 6km/h para transporte de mercadorias e 12km/h para transporte de passageiros.

Em 1922 adveio o Decreto Legislativo nº 4.460, de 11 de Janeiro daquele ano, que regulou a construção de estradas, proibiu a circulação dos carros de boi, estabeleceu a carga e a largura máxima dos veículos.

Cinco anos depois temos foi editado o Decreto Legislativo nº 5.141 de 05 de Janeiro de 1927, época em que o Presidente Washington Luiz incentivou a construção de estradas e criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais.

Tudo leva a crer que o trânsito passou a ter seus problemas, pois, três anos depois, foi lançado o Decreto nº 18.223 de 24 de Julho de 1928, tratando da circulação internacional de automóveis no Brasil, da sinalização, da segurança do trânsito e da forma de atuação da polícia na estrada (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Somente em 1941 nasceu o primeiro Código Nacional de Trânsito por meio do Decreto-Lei nº 2.994 em 28 de janeiro de 1941, mais foi revogado por meio do Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941, ou seja, durou apenas oito

meses. Esse normativo criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) subordinado ao Ministério da Justiça, e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT) nas capitais dos Estados.

O segundo CONTRAN foi editado por meio da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, e vigorou por 31 anos, quando foi aprovado o atual Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, com vigência a partir de 22 de janeiro de 1998.

O arcabouço jurídico sobre a legislação de trânsito no Brasil, segundo Franz e Siberino (2012), é composta de:

- a) Constituição Federal;
- b) Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- c) Convenção de Viena;
- d) Acordo do Mercosul;
- e) Resoluções e Deliberações do Contran;
- f) Portarias do Denatran;
- g) Leis, Decretos e Portarias Estaduais;
- h) Leis, Decretos e Portarias Municipais;

Para Franz e Siberian (2012), o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é um código cidadão, pois traz um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um voltado para a condução de escolares e outro exclusivo para pedestres e veículos não motorizados, atingindo, assim, toda a população, com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto.

Além disso, o CTB permite que o cidadão participe da construção de um trânsito mais humano, seja por meio de sugestões, seja por através de reclamações aos órgãos de trânsito.

Os autores citados entendem que o atual CTB contempla os principais elementos do trânsito – o homem, o veículo, a via – com atenção à Engenharia de Tráfego, que na visão de Honorato (2009, p. 3) “é responsável pela segurança, fluidez do tráfego e evolução tecnológica dos veículos”, na Educação para o Trânsito que busca criar uma geração de usuários conscientes de que sua conduta é fator primordial para um trânsito mais seguro, e ao Esforço legal (ou *enforcement*), compreendido por Honorato (2009, p. 6), como “o conjunto de esforços direcionados à realização do trânsito em condições seguras”.

Pode-se inferir que o CTB foi elaborado com base na Constituição do Brasil, respeitando a Convenção de Viena e o Acordo do Mercosul, embora já tenha sofrido inúmeras alterações, todas com o objetivo de melhorar as normas de conduta e aperfeiçoar infrações e penalidades para os condutores de veículos. Todavia, algumas dessas mudanças são polêmicas e ainda suscitam dúvidas e inspiram críticas, causando divergências na doutrina penal pátria, haja vista que alguns dispositivos dos crimes de trânsito são confusos, e outros parecem eivados de inconstitucionalidade (ROESLER, 2006), embora a intenção do legislador seja reprimir as infrações de trânsito para garantir a segurança no tráfego de veículos. Quanto a isso, Oliveira (*apud* ROESLER, 2006, p. 1) é crítico ao afirmar que "é muito provável que o CTB nunca alcance seus objetivos, porque foi demasiado ambicioso, sendo uma resposta simbólica que compromete ainda mais o sistema penal brasileiro".

Há autores que consideram o CTB abrangente e bom, porém sua eficácia é limitada pela falta de fiscalização que faz com que alguns infratores não sejam punidos. Ressalte-se que temos os seguintes órgãos de trânsito:

- a) Conselho Nacional de Trânsito – Contran: órgão máximo normativo, consultivo e coordenador da política nacional de trânsito, cuja competência é a regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
- b) Departamento Nacional de Trânsito – Denatran: órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, que integra da estrutura do Ministério da Justiça, com autonomia administrativa e técnica, com jurisdição sobre todo o território nacional. Tem como atribuições:
  - Fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);
  - Supervisionar e coordenar os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito.
- c) Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN: órgão do Poder Executivo Estadual que fiscaliza o trânsito de veículos terrestres em suas respectivas jurisdições. É ainda responsável pela emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e pelo credenciamento de fabricantes de placas e tarjetas na jurisdição de cada estado.



d) Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT: criada por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. A ANTT absorveu as atribuições do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

## 4 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: CRIME E INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Gomes Filho (1995, p. 1), em seu artigo intitulado “Beber e dirigir é crime ou infração administrativa?”, publicado no *site* da Jus Navigandi, é enfático ao afirmar que “beber e dirigir de forma anormal é crime. Beber e dirigir sem nenhuma influência do álcool é infração administrativa”.

Para o referido autor beber e dirigir se constitui, em primeira análise, em infração administrativa (Código de Trânsito, art. 165), que enseja uma multa de cerca de R\$ 2 mil reais, além da suspensão da CNH por um ano e apreensão do veículo.

Por outro lado, quando a combinação acima é acompanhada de infrações de trânsito ou põe as pessoas em perigo, então se torna crime, capitulado no art. 306 do CTB, até porque, na esfera criminal, não se admitem presunções abstratas, há de se provar um efetivo (real) perigo.

### 4.1 CRIMES DE TRÂNSITO

Antes da vigência do Código de Trânsito Brasileiro, em vigor a partir de 22 de janeiro de 1998, o código anterior tratava os crimes que ocorrem no trânsito de acordo com a previsão estabelecida no Código Penal ou na Lei de Contravenções Penais. Com o novo código, a esses crimes foi destinado um capítulo específico (Cap. XIX, iniciando-se no art. 291), trazendo um tratamento para aqueles que cometem crimes na condução de veículos automotores.

Acerca do conceito de trânsito o legislador logo no art. 1º, §1º, da Lei nº 9.503/97, o definiu nas seguintes palavras: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga” (BRASIL, 1997).

Doutrinariamente, temos o conceito de Honorato (2000, p. 349), para o qual o crime de trânsito

É aquele em que esse veículo constitui a causa de danos, insegurança e perigo a incolumidade pessoal sem que esteja sendo afastado de sua função normal de meio de transporte. Há assim, o delito do automóvel, o delito por meio do automóvel e o delito contra o automóvel.

A par das inovações alusivas à parte criminal quando da definição dos tipos penais, surgiram as polêmicas e suas divergências doutrinárias. Acerca do assunto, Roesler (2006, p. 1) alerta que, embora o legislador tenha tido a intenção de tornar mais dura a repressão e garantir melhor segurança no tráfego, alguns artigos são confusos e até inconstitucionais, e cita o que Oliveira predisse no artigo intitulado “CTB – Controvertido, Natimorto, Tumultuado”, publicado no Boletim IBCCRIM n.º 62), ou seja: “é muito provável que o CTB nunca alcance seus objetivos, porque foi demasiado ambicioso, sendo uma resposta simbólica que compromete ainda mais o sistema penal brasileiro”.

Roesler (2006) ensina que os crimes de trânsito têm duas naturezas, segundo a doutrina tradicional, quais sejam:

- a) crimes de dano – homicídio culposo e lesão corporal culposa;
- b) crimes de perigo – abstrato ou presumido e concreto.

Acerca da caracterização acima, Zaffaronie Pierangeli (1997 *apud* ROESLER, 2006) alerta que a moderna doutrina é pela inconstitucionalidade dos delitos de perigo abstrato, vez que no direito penal se baseia na culpabilidade e nos princípios constitucionais estatuídos no art. 37 da Constituição Federal de 1988.

Jesus (2002) defende que a natureza dos crimes de trânsito se divide em apenas duas: lesão e de mera conduta, pois o nível de segurança almejada pela coletividade é reduzido a partir do momento em que alguém pratica um crime de trânsito, ensejando a ideia de que tais crimes se prendem ao comportamento do agente (perigoso ou agressivo), sem que haja a necessidade de prova de que o risco atingiu alguém, tendo em vista que o sujeito passivo é a coletividade. Roesler (2006, p. 2) diverge dessa definição com a seguinte argumentação:

Em tese, ela não diferencia as infrações administrativas dos delitos. Preferimos a classificação tradicional e entendemos que os chamados crimes de perigo abstrato falecem ante o primeiro filtro de constitucionalidade. Restariam, portanto, os crimes de dano e os de perigo concreto...

Os crimes de trânsito dos artigos 304 (omissão de socorro nos acidentes com vítima), 306 (embriaguez ao volante), 308 (Participação em corridas, disputas ou competições sem autorização), 309 (Direção sem habilitação), 310 (Entrega da direção à pessoa não habilitada) e 311 (Excesso de velocidade em determinados locais) não

são de perigo abstrato, pois carecem de algo mais para a caracterização do suposto perigo idealizado pelo legislador. Há de se ter a comprovação de que a conduta do agente se revela perigosa para a coletividade, pois, antes disso, o perigo não existe, razão pela qual o legislador diferenciou as infrações administrativas dos delitos. Para as primeiras basta o perigo abstrato, enquanto que, nos crimes, é imprescindível a demonstração de que a conduta seja potencialmente lesiva para a coletividade.

A seguir, elencam-se os crimes capitulados no Código de Trânsito Brasileiro, os quais, anteriormente, não tinham tipificação no antigo código:

a) O homicídio culposo de trânsito – art. 302, CTB

O homicídio culposo de trânsito e a lesão corporal culposa praticada na direção de veículo automotor encontram dúvidas logo em seu conceito por não explicar o que seria praticar esse crime, tendo o intérprete que recorrer ao tipo penal estabelecido no art. 121 do Código Penal, qual seja, matar alguém, ferindo-se, pois, o princípio da taxatividade dos tipos penais.

A pena do homicídio culposo é majorada em comparação com outras condutas no Código Penal dado o desvalor objetivo que lhe é atribuído. O problema se complica quando se entra na seara da diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente, ficando a solução a cargo de cada juiz, e eis a questão, penetrar na mente do sujeito e verificar se ele assumiu o risco ou se apenas confiou em sua não ocorrência.

Outro fato que merece destaque é que o condutor que praticou homicídio culposo não pode ser preso se socorrer a vítima, e caso isso não ocorra, será atuado em flagrante e pagará fiança, vez que esse crime é punido com detenção.

b) Lesão corporal culposa de trânsito – art. 303, CTB

Nesse tipo de crime, observa-se que a dosimetria de sua pena é fonte de controvérsia, pois termina por ultrapassar a pena da lesão corporal simples dolosa, implicando dizer que é melhor dizer que cometeu o crime dolosamente para se ter uma pena mais branda.

Há de se observar ainda a questão alusiva à redação do tipo, haja vista que depende de representação do ofendido, independente da gravidade das lesões causadas nas vítimas. Por fim, a Lei n.º 10.259/01 (BRASIL, 2001) modificou o conceito

de infração de menor potencial ofensivo, hipótese que abarcou o crime do art. 303, que passa a ser de competência do Juizado Especial Criminal (ROESLER, 2006).

c) Omissão de socorro nos acidentes com vítima – art. 304, CTB

Esse delito caiu em desuso dada a sua inaplicabilidade prática, pois omitir-se apenas agrava a pena do homicídio ou da lesão corporal culposos. Roesler (2006) explica que a única possibilidade de aplicação desse crime autônomo seria a de que um motorista atropelasse alguém e se omitisse a prestar-lhe socorro, e mesmo nesta situação não haveria diferença entre a omissão de socorro comum prevista no art. 135 do Código Penal.

d) Evasão do local do acidente – art. 305, CTB

Esse artigo é tido como inconstitucional, embasando-se os doutrinadores no fato de que ninguém é obrigado a fazer prova contra si mesmo e de que, segundo o art. 8.º, II, g, do Pacto de São José, ninguém tem o dever de se auto-incriminar. Também teve pouca aplicação prática, caindo em absoluto desuso em função das controvérsias que suscitou.

e) Violação da suspensão ou proibição de dirigir – art. 307, CTB

O comportamento do agente consiste em violar, isto é, transgredir, infringir a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, imposta como reprimenda penal ou administrativa. O delito é consumado com o motorista colocando o veículo em movimento, estando impedido de dirigi-lo por penalidade anteriormente imposta. A hipótese do *caput* e também do parágrafo único não passa de uma nova modalidade do crime de desobediência (art. 330, do Código Penal):

f) Participação em corridas, disputas ou competições sem autorização (Racha) – art. 308, CTB

O 'racha' é um crime tipificado no art. 308 do CTB, só podendo ser cometido com o concurso de dois ou mais motoristas e é de perigo concreto, pois só se configura se houver dano potencial à incolumidade pública ou privada.

g) Direção sem habilitação – art. 309, CTB

Previsto no art. 309 do CTB, este é mais um crime de perigo concreto, exigindo que haja perigo de dano para potencial configuração do tipo penal. A conduta transforma-se em crime somente quando o motorista dirige de forma anormal, rebaixando o nível de segurança viária. Não havendo indícios desses fatos, haverá somente o ilícito administrativo citado no art. 162, I a V, do Código de Trânsito Brasileiro: infração gravíssima, cuja pena é multa e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

h) Entrega da direção à pessoa não habilitada – art. 310, CTB

Este crime está tipificado no art. 310 do CTB e sua natureza jurídica é discutível, uma vez que é considerado de perigo abstrato, ou seja, é considerado pela presunção do perigo, o que, por si, já é motivo de inconstitucionalidade. Jesus (2004) cita outra forma de ver esse crime ao explicar que pode ser considerado como de lesão e de mera conduta, daí punir quem entrega, permite ou confia a alguém, nas condições mencionadas, a direção indevida.

Roesler (2006) afirma que a jurisprudência se divide. Alguns julgados dão conta de que tanto quem entrega o veículo como quem dirige sem habilitação respondem pelo crime culposos, hipótese em que estará absorvido o crime do art. 310. Outros sustentam que a simples entrega do automóvel não configura necessariamente conduta culposa, uma vez que o terceiro pode até ser bom motorista, situação em que o agente será responsabilizado apenas pelo crime desse artigo.

i) Excesso de velocidade em determinados locais – art. 311, CTB

O artigo 311 do CTB trata de hipóteses de direção perigosa com excesso de velocidade em determinados locais, cujo tipo penal é de perigo concreto ao afirmar que o motorista deve gerar perigo de dano à incolumidade pública. Não sendo necessária prova de perigo real a determinada pessoa, bastando demonstrar que o condutor efetuou manobra perigosa.

j) Inovação artificiosa ou fraude processual nos acidentes de trânsito com vítima – art. 312, CTB

Esse crime diz respeito à alteração do local de crime com a finalidade de induzir o juiz ou o perito a erro. Procura possibilitar a perfeita apuração do acidente

com vítima, impedindo-se as alterações ou a inovação de elementos que envolveram o fato (RIZZARDO, 2008).

Neste ponto cabe tratar dos crimes de trânsito de menor potencial ofensivo. De acordo com o art. 291 do Código de Trânsito Brasileiro, os crimes de trânsito de lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e de participação em competição não autorizada (racha), são tratados nos termos dos arts. 74, 76, 88 e 89 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995 (Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências), ou seja:

- a) cabem a composição civil extintiva da punibilidade (art. 74);
- b) a transação penal consistente em multa ou restrição de direitos (art. 76);
- c) somente se procede mediante representação (art. 88);
- d) suspensão condicional do processo (art. 89). (BRASIL, 1995).

Na visão de Nogueira (1999, p. 1), “há correntes que afirmam que não se pode dispensar àquelas infrações penais o tratamento dado às infrações de menor potencial ofensivo, pois todas têm penas máximas superiores a um ano”, e embasam essa assertiva no fato de essas infrações não serem de menor potencial ofensivo. Segundo os doutrinadores, aquelas prerrogativas (composição civil extintiva da punibilidade, a transação penal e a exigência de representação) caberiam apenas ao delito de lesão corporal culposa de trânsito, cujo tratamento se equipararia, então, ao dispensado ao crime de lesão corporal culposa do Código Penal.

É claro que o polêmico artigo 291 (já citado neste capítulo), do CTB, ao mandar aplicar a Lei n.º 9.099/95 (Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências) aos crimes de trânsito, no que couber (BRASIL, 1995), não implica que a Lei n.º 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) tenha feito qualquer alteração no conceito de infração de menor potencial ofensivo (BRASIL, 1997).

É bom frisar que a representação coloca-se como condição ao exercício da ação penal naqueles delitos que ofendem mais de perto o indivíduo e, secundariamente, a coletividade, daí o arbítrio do ofendido de outorgar, ou não, legitimidade ao Estado-acusação para o exercício válido e regular da ação penal, por medida de política criminal ou até mesmo em razão da própria repercussão do fato, por vezes tão danosa ao indivíduo quanto o crime contra ele perpetrado. Aplicar tal dispositivo aos crimes de embriaguez ao volante e ao racha é deixar tais

crimes impunes, pois, apenas em algumas ocasiões, haverá vítima certa e determinada. Na realidade, quem corre o risco é a coletividade e a segurança no trânsito, sendo descabido criar cidadãos porta-vozes de outros cidadãos para autorizar o Estado a fazer aquilo que é de sua competência. Nogueira (1999, p. 1), acerca desse assunto, arremata:

Por esses motivos, nos parece que deverá prevalecer o entendimento de que a composição civil extintiva da punibilidade e a exigência de representação (arts. 74 e 88 da Lei nº 9.099/95) limitam-se à lesão corporal culposa de trânsito, enquanto a transação penal nos moldes do art. 76 da Lei nº 9.099/95 se estenderá aos três delitos previstos no parágrafo único do art. 291 do Código de Trânsito: lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e racha.

Apesar das controvérsias, Roesler (2006) explica que, com a edição da Lei n.º 10.259/01, o conceito de infração de menor potencial ofensivo sofreu algumas modificações no tocante à incidência da Lei n.º 9.099/95 (Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências) sobre os crimes de trânsito. Ensina ainda que, se considerarmos que infração de menor potencial ofensivo é aquela com pena máxima não superior a dois anos, teremos os seguintes crimes de competência do Juizado Especial Criminal: art. 303, *caput*; art. 304; art. 305; art. 307; art. 308; art. 309; art. 310; art. 311 e art. 312. Portanto, apenas os crimes de homicídio culposo (art. 302), lesão corporal culposa qualificada (art. 303, parágrafo único) e embriaguez ao volante (art. 306) escapariam da alçada na Lei n.º 9.099/95 segundo a nova definição de infração de menor potencial ofensivo, o que tornou inócua boa parte das discussões que vieram a ser notadas quando da edição do Código de Trânsito Brasileiro.

Silva Júnior e Silva (2008) mostram que, na área de trânsito os juizados especiais criminais acabaram com a morosidade e a impunidade até então predominantes. A solução dos conflitos, penais e cíveis, passou a ser quase que imediata. A possibilidade de reparação dos danos tornou-se efetiva. Ao autor do fato, no lugar de receber um castigo inútil, quando a prescrição não atingia tal pretensão, passou-se a aplicar uma missão útil à sociedade. Enfim, houve um aumento da eficiência na distribuição da Justiça.

Esse avanço não poderia ser ignorado pela Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), apesar de ideologicamente contrária à Lei 9.099/95 (Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências). E não o



foi. Na verdade, dos doze crimes previstos, somente um não é da competência dos juizados especiais criminais – o homicídio culposo na direção de veículo automotor. Todos os demais, inclusive três com pena máxima superior a um ano, são considerados infrações de menor potencial ofensivo e, conseqüentemente, da competência ordinária dos juizados (SILVA JÚNIOR; SILVA, 2008).

Assim, são consideradas infrações penais de menor potencial ofensivo e, conseqüentemente, da competência ordinária dos juizados, os seguintes crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro: praticar lesão corporal culposa na direção de veículo (art.303); deixar de prestar, em caso de acidente, imediato socorro à vítima (art.304); afastar-se do local do acidente (art.305); dirigir embriagado (art.306); violar a suspensão do direito de dirigir (art.307); deixar, o condenado, de entregar o documento de habilitação (art.307-parág. único); participar de competição não autorizada (art.308); dirigir sem habilitação (art.309); permitir, confiar ou entregar a direção do veículo a pessoa inidônea (art.310); trafegar com velocidade incompatível (art.311); inovar artificialmente, em caso de acidente, o estado de lugar, de coisa ou pessoa (art.312).

O uso de bebidas alcoólicas tem tido “lugar-comum” na sociedade brasileira. Uma droga lícita, aceita pela sociedade. O problema é que vários acidentes de trânsito têm ocorrido exatamente em razão de dirigir veículo automotor, na via pública, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem. O Código de Trânsito brasileiro tipificou essa conduta como crime em seu art. 306.

Para Rizzardo (2008), o crime de embriaguez ao volante se constitui numa das mais graves causas de acidentes de trânsito e encontra tipificado no art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), o qual tinha a seguinte redação:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. Infração – gravíssima;  
Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir; Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação; (BRASIL, 1997).

Posteriormente, essa redação foi alterada pela Lei nº 11.275/06, a qual desconsiderou o quantitativo do nível de álcool no sangue, ou seja, a tolerância

que antes era de até seis decigramas por litro de sangue, passou a ser zero, como se vê abaixo:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;  
 Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. (BRASIL, 2006b).

Em 2008, ocorre nova modificação na legislação, desta feita por meio da Lei nº 11.705/2008 (lei seca), a qual inova ao substituir o termo “qualquer substância entorpecente ou que cause dependência física ou psíquica” por “qualquer outra substância psicoativa que determine dependência” (BRASIL, 2008). Além disso, a pena de suspensão do direito de dirigir passou a ter um limite de 12 (doze) meses, o que não ocorria na legislação anterior.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)  
 Infração - gravíssima;  
 Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;  
 Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.  
 Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277. (BRASIL, 2008).

Segundo Araújo (2009), a retirada da concentração de álcool para a caracterização da infração administrativa prevista no art. 165 do CTB havia sido feita por meio da Lei 11.725/2006, contudo só vigorou de 08/02/06 a 19/06/2008, caso houvesse recusa do condutor em realizar os exames que permitissem certificar seu estado. Araújo (2009, p. 205) explica ainda que:

A expressão “embriaguez”, apesar de utilizada no parágrafo único do artigo 165, não está contida na descrição da infração e, desta forma, pouco importa se o condutor se encontra “embriagado” ou “alcoolizado” (expressões técnicas comumente utilizadas em ocorrências deste tipo), bastando a simples “influência de álcool”, como prevê a infração de trânsito.

Verifica-se, ainda, que houve modificação dos termos: “substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” por “substância psicoativa que determine dependência”, implicando dizer que, apesar de mais

genérica, não influenciou na tipificação da infração, pois a gravidade da infração continua a mesma – gravíssima com multa de 180 UFIR (com a extinção da Unidade Fiscal de Referência – UFIR, em 2000, o valor ficou fixado em 191,54) multiplicada por cinco, ou seja, no valor de 957,70; assim como a suspensão do direito de dirigir será aplicada ao condutor que comete a infração do artigo 165 do CTB, independente da pontuação em seu prontuário.

Deve ser observado que o condutor deve estar sob influência de substância entorpecente, ou seja, não basta o simples consumo e sim a comprovação de que o comportamento do condutor se encontra alterado. Ademais, essa penalidade não pode ser automática, quando da constatação da infração, devendo o órgão executivo de trânsito estadual aguardar todo o trâmite recursal da infração, para a instauração do competente processo administrativo de suspensão, assegurando ao infrator amplo direito de defesa, nos termos do artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal; artigo 265 do CTB; e artigo 8º da Resolução nº 182/05, abaixo transcritos:

**CF/88. Art. 5º.** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

...

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

**CTB. Art. 265.** As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator direito de defesa.

**Resolução nº 182/05. Art. 8º.** Para fins de cumprimento do disposto no inciso II do Art. 3º desta Resolução será instaurado processo administrativo para aplicação da penalidade de suspensão do direito quando esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa. (BRASIL, 1999a).

Não se pode deixar de citar que o prazo de suspensão do direito de dirigir passou a ser fixado em 12 (doze) meses e que, segundo Araújo (2009), contraria o princípio da proporcionalidade e individualização da pena. Essa penalidade não é aplicada pelo agente de trânsito e sim pelo órgão de trânsito ao fim do respectivo processo. O que o agente de trânsito deve fazer é a retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e, neste aspecto, há de se considerar o constante do §4º do artigo 270 do CTB, segundo o qual “não se apresentando

condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se, neste caso, o disposto nos parágrafos do art. 262”.

No art. 276 do CTB, encontra-se o limite de concentração de álcool por litro de sangue que sujeitava o condutor ao impedimento do direito de dirigir como se mostra abaixo:

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.  
Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Ocorre que, com a edição da Lei nº 11.705/08 (BRASIL, 2008), essa tolerância passou a ser zero, como se depreende do artigo:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)  
Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Segundo Araújo (2009, p. 209), “podemos dizer que foi efetivamente a alteração do artigo 276 do CTB que estabeleceu alcoolemia zero para quem dirige veículo automotor no Brasil”.

Doutra sorte, no §1º do artigo 12 do CTB, o que restou consignado taxativamente no §1º do artigo 1º do Decreto 6.488/08, publicado na mesma data em que a “lei seca”, nos seguintes termos: “As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde”.

A criação de tais “margens de tolerância para casos específicos” fundamenta-se no fato de que existem situações em que o álcool poderia ser aceito no organismo do condutor, por estar presente, por exemplo, em medicamentos, sem representar riscos à condução do veículo. A margem de tolerância será de dois decigramas por litro de sangue para todos os casos, contudo qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor a penalidades no artigo 165 do CTB. Ademais, o Decreto Presidencial nº 6.488/08 prevê, no §3º do mesmo artigo, que, “na hipótese do §2º, caso a aferição da quantidade de álcool no sangue seja feita por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de

tolerância será de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões (0,1 mg/l de sangue)”. Vide tabela abaixo:

**Tabela 2 – Medida considerada no uso do etilômetro segundo o INMETRO**

Medições	Desconto
Inferiores a 0,4 mg	0,04 mg
Entre 0,4 e 2mg	8%
Superiores a 2mg	30%

Fonte: Araújo (2009, p. 211).

Araújo (2009, p. 211) explica o uso da tabela acima nas seguintes palavras:

Se determinado condutor for submetido ao teste do etilômetro, com o resultado de 0,04 mg de álcool por litro de ar, o mesmo não deve ser autuado, tendo em vista que, estando na primeira linha da tabela acima, devem ser descontados 0,04 mg, o que totalizará 0,00 mg; portanto, abaixo da tolerância legal (0,1 mg). Desta forma, levando-se em consideração o VALOR MEDIDO, somente estará configurada a infração de trânsito a partir da quantidade de 0,05 mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões.

Para o mesmo autor, até que o CONTRAN estabeleça quais são os casos em que devem ser tolerados, todas as medições de álcool no organismo do condutor, devem ser desconsideradas aquelas situações que estejam dentro da margem de tolerância no exame hematológico, 0 decigrama de álcool por litro de sangue e no teste do etilômetro, 0,04 mg de álcool por litro de ar (valor medido).

**Quadro 1 – Consequências legais aplicáveis a quem dirige sub a influência de álcool**

	TOLERÂNCIA	INFRAÇÃO	CRIME
<b>EXAME DE SANGUE</b>	-	De 0 a 5,99 dg de álcool por litro de sangue	A partir de 6dg de álcool por litro de sangue
<b>AR (VALOR MEDIDO)</b>	Até 0,04 mg/l	De 0,05 mg/l a 0,33 mg/l	0,34 mg/l em diante
<b>CONSEQUÊNCIAS</b>	LIBERAÇÃO	- Multa: R\$ 1915,40; - Suspensão: 12 meses; - Retenção do veículo	- Detenção: De 6 meses a 3 ano; - Multa judicial; - Suspensão de 2 meses a 5 anos.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2015.

Não se pode afirmar qual é exatamente a quantidade de bebida alcoólica que pode ser ingerida sem que se cometa a infração de trânsito, até porque os organismos são diferentes. Há pessoas mais tolerantes ao álcool que outras. Cientificamente se encontra comprovado que qualquer quantidade de álcool modifica a capacidade de percepção e reação do organismo.

O crime de embriaguez ao volante tem como objeto jurídico a incolumidade pública, no que tange à segurança do tráfego de veículos automotores. O sujeito ativo é qualquer pessoa, legalmente habilitada ou não e o passivo a coletividade (sujeito passivo principal). Secundariamente, aparecem como sujeitos passivos as pessoas eventualmente vítimas de perigo de dano. A existência de um sujeito passivo secundário é meramente accidental, não sendo necessária ao aperfeiçoamento do tipo.

Jesus (2004, p. 35) explica que a conduta típica se caracteriza pela condução de veículo na via pública, sob a influência de substância inebriante, de forma anormal, expondo a segurança alheia a perigo de dano, e tendo como elementos do tipo:

- ...1º - condução de veículo automotor em via pública;
- 2º - ingestão anterior ou concomitante de substância alcoólica ou de efeitos análogos;
- 3º - alteração, por estimulação ou depressão, do sistema nervoso central, com redução da capacidade da função motora, da percepção ou do comportamento;
- 4º - afetação da capacidade de dirigir veículo automotor (modificação significativa das faculdades psíquicas ou sua diminuição) em razão da alteração mencionada no item anterior;
- 5º - condução anormal, de acordo com as regras de circulação viária: conduta imprudente, descuidada ou perigosa; e
- 6º - nexos de causalidade entre a condução anormal e a ingestão de substância alcoólica.

O crime deve ocorrer em "via pública", uma vez que, caso ocorra em via particular, torna-se atípico, ressalvada a ocorrência de outra infração penal. A esse respeito, Jesus (2004) explica que não é suficiente a causa (embriaguez; requisito biológico). A lei também não se satisfaz com o efeito (afetação do sistema nervoso central; requisito psicológico). A norma adotou o sistema biopsicológico, exigindo nexos de causalidade entre a causa e o efeito: é preciso que o sujeito esteja dirigindo veículo automotor "sob influência do álcool", com afetação do modo de conduzir, desrespeitando o código de conduta e que:

Exige-se, para que haja delito, que o motorista realize uma condução anormal exatamente por ter ingerido bebida inebriante ou de efeitos semelhantes. Não é suficiente prova de que o sujeito dirigiu veículo com determinada taxa de álcool no sangue: é imprescindível a demonstração da influência etílica na condução; que a influência tenha se manifestado na forma de afetação efetiva da capacidade de dirigir veículo automotor, reduzindo a capacidade sensorial, de atenção, de reflexos, com propensão ao sono etc. (modificação significativa das faculdades psíquicas ou sua diminuição no momento da direção), consistente numa condução imprudente, descuidada, temerária ou perigosa, de acordo com as regras da circulação viária (JESUS, 2004, p. 37).

Quanto à natureza, o sobredito autor ensina que há quatro posições:

- a) Cuida-se de crime de perigo concreto – O simples fato de o sujeito dirigir veículo em via pública em estado de embriaguez não configura o crime do art. 306 do CTB, exigindo-se que da conduta resulte perigo concreto. É necessária a demonstração de que o motorista, com o seu comportamento, expôs realmente a segurança alheia a perigo de dano. Não decorrendo perigo concreto, o fato é atípico, subsistindo infração administrativa;
- b) Crime de perigo abstrato – o simples fato de o agente dirigir veículo em estado de embriaguez tipifica a conduta descrita no art. 306 do CTB, prescindindo-se de perigo concreto;
- c) Havendo perigo concreto, ocorre o crime do art. 306 do CTB; a simples embriaguez ao volante, sem perigo concreto, conduz ao art. 34 da Lei das Contravenções Penais – LCP – (perigo abstrato);
- d) Trata-se de crime de lesão e de mera conduta.

Nessas condições, o fato configura crime contra a incolumidade pública, tendo-se a coletividade por sujeito passivo. Não se trata de infração penal contra a pessoa, portanto não se exige, diante disso, prova de que algum objeto jurídico individual sofreu risco de dano. Basta, pois, a probabilidade de dano, a possibilidade de risco à coletividade ou “dano potencial”, que reduz o nível de segurança nas relações de trânsito (objetividade jurídica principal). Dirigindo embriagado e de forma anormal (crime de mera conduta), o motorista expõe a coletividade a relevante probabilidade de dano, que constitui lesão ao objeto jurídico “incolumidade pública”, no que concerne à segurança do trânsito (delito de lesão). Repita-se: o sujeito passivo é a coletividade e não a pessoa. Em face disso, a conduta delituosa é

dirigida contra o objeto jurídico “segurança coletiva”, não sendo preciso que um dos membros do corpo social seja exposto a uma situação de real perigo.

Em outras palavras, se o motorista bebeu, mas dirige normalmente, sem afetar o nível de segurança na circulação de veículos, não há o crime do art. 306, podendo ocorrer infração administrativa se ficar apurada a presença de álcool ou substância análoga em quantidade superior a 6 decigramas por litro de sangue. Não subsiste a infração do art. 34 da LCP, mais precisamente, a **direção perigosa**.

O derogado art. 34 da LCP, ao definir a direção perigosa, que se aplicava à embriaguez ao volante antes do advento da Lei n. 9.503/97 (CTB), contém a elementar “pondo em perigo a segurança alheia”, semelhante à do art. 306, que menciona a exposição da incolumidade de outrem a dano potencial (BRASIL, 1997). Não obstante, a jurisprudência, amplamente prevalente, sempre entendeu não constituir infração de perigo concreto, contentando-se com a realização da conduta.

Por fim, Jesus (2004) conclui que esse crime não admite tentativa. Ou seja, o motorista, sob influência de álcool, realiza uma conduta anormal, e o delito está consumado, ou não realiza, e não há tentativa, subsistindo apenas eventual infração administrativa. Inexiste a figura da “tentativa de realizar conduta anormal no trânsito, sob a influência de álcool”.

Por outro lado, o perigo configura elemento do tipo. Mas não é concreto nem abstrato. É o simples perigo: risco de dano a terceiros provocado pela conduta de dirigir veículo automotor de maneira anormal, sob influência de álcool.

Macedo Filho (2003, p. 1, maiúsculo do autor), ao se pronunciar sobre os efeitos do álcool no trânsito, afirma que a estatística tem demonstrado que mais de 90% (noventa por cento) das infrações penais praticadas em matéria relacionada ao trânsito estão estritamente ligadas à ingestão de bebidas alcoólicas e continua:

[...] Os efeitos da drogadição por álcool são devastadores, pois o alcoolismo, é, sem dúvida, um dos maiores problemas de saúde pública. O Brasil conta com, aproximadamente, 15 milhões dependentes. Desta elevada cifra, morrem em torno de 100.000 (cem mil) pessoas anualmente, conforme relata o médico psiquiatra Fernando Sielski, em sua obra FILHOS QUE USAM DROGAS - Editora Adrenalina Curitiba 1999.

O uso prolongado de bebida alcoólica, segundo o médico citado, provoca dependência física e afeta o sistema nervoso central, sendo considerado pela Organização Mundial de Saúde como doença. Sendo assim, as autoridades



públicas, tanto da área de saúde como do Poder Judiciário, devem estar sensibilizadas quanto à necessidade de tratamento para as pessoas que fazem uso frequente do álcool.

Apesar de o CTB dispor, no artigo 306, que é crime conduzir veículo automotor, na via pública, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, sua pena é de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, o qual, por sua vez, é alcançado pela Lei n. 9.099/95 (Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências), que prevê, em seu artigo 89, que os crimes praticados em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a um ano, o Ministério Público, ao oferecer denúncia, poderá propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes os requisitos que autorizam a suspensão condicional da pena (BRASIL, 1995).

Em consequência, a maioria dos crimes relacionados a acidentes de trânsito, em que os condutores envolvidos estejam sob os efeitos do álcool, aplica-se o benefício da **suspensão condicional do processo**, que tem por fim evitar a imposição e execução de pena, reintegrando e reconduzindo o autor da infração penal à sociedade.

Mirabete (*apud* MACEDO FILHO, 2003, p. 2), explicando o que é suspensão condicional do processo ensina que ela nada mais é do que um instituto de despenalização e que pode ser definido como:

Parte-se do princípio de que o que mais importa ao Estado não é punir, mas integrar ou reintegrar o autor da infração penal e reconduzi-lo à sociedade como parte componente daqueles que respeitam o direito da liberdade alheia, em seu mais amplo entendimento, que é o limite do direito de outrem. Toda vez que essa integração social possa ser obtida fora das grades de um cárcere, e independentemente do cumprimento de outra sanção penal, recomendam a lógica e melhor política criminal que não seja o autor do fato punido ou submetido ao processo, desde que se obrigue ao cumprimento de determinadas exigências. A suspensão condicional do processo é um dos meios de conceder crédito de confiança ao criminoso primário, estimulando-o a que não volte a delinquir. Além disso, é medida profilática de saneamento, evitando que o indivíduo que resvalou para o crime por circunstâncias alheias de sua vontade, não se submeta ao processo desde que cumpra as condições a ele impostas.

Nos crimes de trânsito, praticados sob influência de bebida alcoólica, o magistrado, ao observar ou lhe for mostrado que a pessoa imputada é viciada ou contumaz na ingestão de álcool, poderá impor como condição especial da suspensão condicional do processo uma avaliação médico-psiquiátrica, cujo laudo especificará o tratamento adequado e o acusado não poderá se negar ao tratamento quando recomendado, pois o Estado está lhe proporcionando, gratuitamente, a terapia, a fim de reintegrá-lo e reconduzi-lo à sociedade.

#### 4.2 O TESTE DO “BAFÔMETRO” (ETILÔMETRO): FAZER OU NÃO FAZER, EIS A QUESTÃO

De início, convém apresentar a legislação referente ao assunto. O Código de Trânsito Brasileiro cuida da embriaguez nos seguintes dispositivos:

Art. 165. Dirigir sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer...

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

IX – realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

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

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

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

Art. 306. Conduzir veículo automotor (2), na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

Penas: detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997).

Posteriormente, o art. 277 do CTB (BRASIL, 1997) passou a vigorar com a seguinte redação, conforme alterações perpetradas pela Lei nº 12.760/12:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§1º (Revogado).

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

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

A Resolução do CONTRAN 206/06 (ver no anexo) ainda continua em vigor, estabelecendo, resumidamente, quatro formas possíveis de se confirmar a suspeita de influência de álcool do condutor:

- a) Exame de alcoolemia no sangue;
- b) Teste de ar alveolar (ou seja, ar expelido pelos alvéolos pulmonares);
- c) Exame clínico com laudo conclusivo firmado por médico perito;
- d) Constatação objetiva do agente de trânsito, mediante obtenção de sinais notórios (antes possível apenas nos casos de recusa e, hoje, a teor do §2º, em todos os casos). (BRASIL, 2006a).

O teste de ar alveolar deve ser realizado com a utilização do equipamento denominado “etilômetro” (e não “bafômetro”, como popularmente se diz, já que não se mede o “bafo” da pessoa).

O §2º do artigo 277 do CTB é o que permite a “constatação objetiva” do agente de trânsito por meio de notórios sinais (BRASIL, 1997). A Resolução 432/13 estabelece alguns dados objetivos que devem ser anotados pelo agente de trânsito para caracterizar a infração de trânsito, não bastando a sua simples presunção (BRASIL, 2013). São estas as informações a serem colhidas:

**a) O condutor:**

- Envolveu-se em acidente de trânsito;
- Declara ter ingerido bebida alcoólica (em caso positivo, quando);

- Declara ter feito uso de substância psicoativa que determine dependência, sim ou não (em caso positivo, quando).

**b) Quanto à aparência, se o condutor apresenta:**

- sonolência;
- olhos vermelhos;
- vômito;
- soluços;
- desordem nas vestes;
- odor de álcool no hálito.

**c) Quanto à atitude, se o condutor apresenta:**

- agressividade;
- arrogância;
- exaltação;
- ironia;
- falante;
- dispersão.

**d) Quanto à orientação, se o condutor:**

- sabe onde está;
- sabe a data e a hora.

**e) Quanto à memória, se o condutor:**

- sabe seu endereço;
- lembra dos atos cometidos.

**f) Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:**

- dificuldade no equilíbrio;
- fala alterada.

**g) Afirmação expressa, pelo agente fiscalizador:**

De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor acima qualificado, está ( ) sob influência de álcool ( ) sob influência de substância psicoativa.

O condutor ( ) se recusou ( ) não se recusou a realizar os testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado quanto à alteração da capacidade psicomotora.

**h) Quando houver testemunha (s), a identificação:**

- nome;
- documento de identificação;
- endereço;
- assinatura. (BRASIL, 2013).

O grande problema da aplicação do CTB nos casos de comprovação da alcoolemia é que ninguém é obrigado a criar prova contra si mesmo. Vivemos em uma sociedade que cobra direitos, mas, nem sempre, cumpre seus deveres. O direito de não criar prova contra si mesmo decorre do princípio da presunção de inocência, previsto no artigo 5º, inciso LVII, da CF: “Ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória” (BRASIL, 1999a).

Além do Código de Trânsito, tem-se a Resolução n.º 81, de 19 de novembro de 1998, do CONTRAN, que disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes (BRASIL, 1998). A Resolução n.º 109, de 21 de dezembro de 1999 (BRASIL, 1999b), do CONTRAN que trata da homologação dos equipamentos, aparelhos ou dispositivos para exames de alcoolemia (etilômetros, etilotestes ou bafômetros).

A análise dos dispositivos mencionados deixa clara a intenção do legislador de dotar a Administração Pública, por meio dos órgãos executivos que compõem a administração do trânsito, de meios efetivos de combate ao estado de embriaguez ao volante, inclusive limitando a atitude desenfreada do Estado, por intermédio da exigência de homologação pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e aferição dos equipamentos pelo Instituto de Metrologia Oficial (INMETRO).

Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, é a tipificação da infração administrativa imposta no art. 165 do CTB, do qual decorriam duas posições em relação ao crime:

- a) Não há o delito do art. 306, do CTB, quando a presença de álcool ou substância análoga no sangue não ultrapassa 6 decigramas por litro.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas – detenção de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997).

- b) O tipo delituoso do art. 306, do CTB, exige apenas que o sujeito conduza veículo automotor de forma anormal, “sob a influência de álcool”, não havendo limite legal, de modo que existe crime na hipótese, por exemplo, de o sujeito dirigir um automóvel, irregularmente, sob a influência de 5 decigramas de substância etílica por litro de sangue.

Jesus (2004) explica que, segundo o mesmo princípio, não há crime quando o motorista, embora provada a presença de mais de 6 decigramas por litro de sangue, dirige normalmente o veículo, bem como ensina que adota a segunda posição, entendimento seguido pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) não foi aceita durante a tramitação do Projeto de Lei nº. 73/94, que deu origem à Lei n. 9.503/97, a proposta de introdução na figura típica do limite legal de tolerância.

Em relação à infração administrativa, o tipo não exige que a condução seja anormal, mas, em sua feição original, requeria que o motorista portasse mais de 6 decigramas de substância etílica por litro de sangue.

O legislador, percebendo a mencionada impropriedade, editou a Lei nº. 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, que alterou a redação do art. 165 do CTB, definindo a infração administrativa, a fim de evitar o erro na tipificação dos fatos, omitiu o elemento normativo extra-penal referente ao limite da taxa de alcoolemia, não constando mais a exigência de mais de 6 decigramas de substância etílica por litro de sangue, ou seja: “Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: [...]” (BRASIL, 2006b).

Hoje, para que o condutor responda pela infração administrativa, é suficiente que dirija sob a influência de substância alcoólica ou de entorpecente, ainda que não supere o extinto limite legal de alcoolemia.

Apesar da relevância dos acidentes ocasionados por embriaguez ao volante e de sua configuração como crime no CTB, há certa dificuldade de atuação por parte das polícias brasileiras na produção da prova proporcionada pela não colaboração dos condutores submetidos à fiscalização ou quando envolvidos em acidente de trânsito.

Entretanto, há de se convir que os seres humanos não reagem ao álcool da mesma maneira, ou seja, o nível de concentração de álcool no sangue acima dos 0,6g/l pode embriagar a uns e outros não. Apesar disso, o etilômetro foi eleito como o meio de aferir a capacidade de dirigir veículos automotores dos motoristas, o que, além de não assegurar que todos os que beberam abaixo do limite fixado podem dirigir com segurança, ainda viola os mais fundamentais direitos e garantias constitucionais do cidadão (MORAES, 2006).

Engana-se quem pensa que essa atitude desprotege a ordem social, dada a existência do exame clínico. Este, ao considerar a individualidade de cada um, é a maneira mais correta de se estabelecer se um motorista pode ou não exercer o seu direito de dirigir sem atropelar a sua liberdade como cidadão. Esse entendimento é ratificado pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), o qual emitiu jurisprudência, garantindo que o delito de embriaguez ao volante pode ser provado mesmo sob ausência do etilômetro, ou seja:

Havendo outros elementos probatórios, de regra, lícitos, legítimos e adequados para demonstrar a verdade judicialmente válida dos fatos, não há razão para desconsiderá-los sob o pretexto de que o art. 158 do CPP admite, para fins de comprovação da conduta delitiva, apenas e tão-somente, o respectivo exame pericial (5ªT., RHC n. 13.215/SC, rel. Min. Felix Fischer, j. em 15.4.2003, DJU de 26.5.2003, p. 368) (JESUS, 2004).

Nessa ótica, o condutor tem o direito de opor-se aos exames de dosagem alcoólica ou de utilização de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, restando ao poder público tão-somente a otimização dos meios para a realização do exame clínico, cuja elaboração independe, em regra, da colaboração do motorista, ademais cumpre-se o disposto no art. 277 do CTB:

O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, 1997).

Dada a possibilidade do exame clínico, o médico pode aferir, observando o hálito, a motricidade (marcha, escrita, elocução), o psiquismo e as funções vitais, entre outras evidências, cuja realização, em vários casos, independerá da colaboração do condutor do veículo automotor, se o condutor dirigia, de forma anormal, sob o efeito de álcool ou substância análoga, o que se mostrará suficiente para a configuração do art. 306 do CTB, haja vista ser desnecessário estabelecer, para efeitos penais, a dosagem de concentração do álcool no organismo do condutor.

Pelo exposto, o suspeito de dirigir veículo automotor não está obrigado a submeter-se ao teste do bafômetro, apontando a inconstitucionalidade do artigo 277 do CTB.

Acerca dessa inconstitucionalidade, existem juristas como Araújo (2009), Silva Júnior e Silva (2008), os quais sustentam tese na defesa da constitucionalidade do multicitado art. 277 do CTB, embasando seus argumentos no princípio da legalidade e no exercício do poder de polícia. A questão é controvertida, haja vista existirem argumentos convincentes tanto no sentido da constitucionalidade do artigo 277 do CTB, amparando-a no art. 5º, inciso II, da Carta Magna de 1988 – “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” – e lei há neste sentido, como também no exercício do poder de polícia, ou seja, assegurando-se direitos individuais ameaçados pelo exercício desenfreado e ilimitado de outros direitos, com o fim único de assegurar o bem comum.

Visa à obrigatoriedade do etilômetro, evidentemente consubstanciado em um mínimo de indícios de que o condutor de veículo – alvo da fiscalização de trânsito – esteja sob efeito de álcool, a proteger e a assegurar o direito de um trânsito seguro, um trânsito que não venha a ceifar vidas produtivas e molestar a integridade física de outros tantos cidadãos que esmeram suas condutas de modo a não violar direitos alheios, sempre respeitando as regras do convívio social harmônico, do bem comum (SAMPAIO, 2002).

Assim, diante desse aparente conflito de normas constitucionais, e como bem assevera Nery Junior (2000), direitos constitucionais aparentemente em conflito ou antagônicos devem ser harmonizados e compatibilizados entre si pelo intérprete e aplicador da norma, optamos por defender a constitucionalidade do art. 277 do CTB, amparando-o no princípio da proporcionalidade, utilizado com bastante ênfase no direito moderno.



Por outro lado, sem a referida norma, a autuação por embriaguez ao volante ocorreria por mera suspeita da autoridade, com todos os constrangimentos dela decorrentes: apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo, multa administrativa e prisão em flagrante. Nessa hipótese, a justa causa para a autuação ficaria dependendo apenas do subjetivismo (suspeita) da autoridade, sem nenhuma outra exigência legal. Finalmente, cumpre registrar que, negando-se aos exames, a autoridade de trânsito deve registrar a recusa, autuando o cidadão-suspeito que não poderá alegar a ausência de perícia em seu benefício (SILVA JÚNIOR; SILVA, 2008).

O deputado Beto Albuquerque (PSB/RS) elaborou o Projeto de lei nº 735/2003, visando à alteração dos artigos 165, 277 e 302, todos da Lei nº 9.503/97 (CTB), e que consiste em permitir que haja caracterização de infração ou crime de trânsito por condução de veículo sob influência do álcool ou substância entorpecente, ainda que o condutor se recuse a fazer os testes de alcoolemia, mediante prova testemunhal (BRASIL, 1997).

Ocorre que, se de um lado, a obrigatoriedade do uso do bafômetro diante de mínimos indícios de que o condutor esteja sob a influência de álcool visa a assegurar o direito à segurança viária e, por via de consequência, à vida e à integridade física dos demais usuários da via, segurança esta indispensável à harmonia social, por outro, viola a intimidade do suposto infrator, expondo-o a uma situação vexatória, que, a nosso ver, em nada se compara ao vexame da exposição social, sobremaneira, quando a influência do álcool leva o condutor a um acidente de trânsito; mais ainda, a um algoz, quando vem a ceifar vidas humanas.

Roesler (2006) também ratifica o fato de que a prova da influência do álcool poderá ser feita por qualquer meio válido em direito. Para ele, essa é a interpretação mais razoável da lei em perfeita consonância com o Código de Processo Penal (CPP), uma vez que será preferível uma prova técnica, mas o estatuto processual não estabeleceu hierarquia entre os meios probatórios.

O autor anteriormente citado explica que qualquer interpretação no sentido de que a prova deverá ser essencialmente pericial e técnica não é válida em face do sistema legal de provas exposto no atual CPP. Entendemos que meros indícios, desde que fortes e coerentes com o contexto apresentado nos autos da ação penal, são suficientes para embasar uma condenação.

### 4.3 MEDIDAS PREVENTIVAS AO CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Jesus (2004, p. 2) propõe a adoção das seguintes medidas para prevenir a ocorrência de crimes automobilísticos relacionados com a ingestão de álcool e que já são utilizadas em vários países:

- aumento de idade para o consumo de bebidas alcoólicas;
- aumento na incidência de impostos para comercialização (com elevação do preço final);
- restrição para funcionamento, locais e horários para estabelecimentos que comercializam bebidas alcoólicas;
- emprego aleatório do "bafômetro" ou de instrumentos de medição do consumo, observadas as determinações legais;
- inspeção veicular (adotada em vários Países, como a Suécia, desde 1965).

No Brasil, tem-se a edição da Lei Federal nº 11.705/2008, que trata da venda de bebidas alcoólicas nas margens das rodovias federais (BRASIL, 2008), bem como o Decreto nº 44.992/99, o Estado de São Paulo, que já proibia a venda de bebidas alcoólicas nas rodovias estaduais.

Observa-se que a questão envolve mais educação que punição, embora esta não possa ser separada daquela, até porque, sem fiscalização, a tendência é a reinstalação da sensação de impunidade. Ademais, ao mesmo tempo em que o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro incrimina a conduta de dirigir embriagado, é permitida a venda de bebidas alcoólicas, e as propagandas de bebidas permitem que se faça uma estranha associação entre álcool e atividades esportivas, automobilismo, lazer, mulheres bonitas, sensação de bem estar etc.

Com a capacitação dos professores em segurança no trânsito, os alunos poderão ser educados nessa área através da transversalidade, a partir das séries iniciais do ensino fundamental, trazendo resultados mais significativos do que a edição de qualquer lei punitiva.

## 5 POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO TRÂNSITO E À LEI SECA

### 5.1 REVISANDO O CONCEITO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

De acordo Souza (2003), para compreender determinada área do conhecimento é necessário saber sua origem e ontologia. Nessa visão, explica que a disciplina acadêmica (e área do conhecimento) denominada “política pública” nasceu nos EUA e rompe com o tradicional estudo na análise sobre o Estado e suas instituições, avançando, então, para a produção dos governos, ou seja, sobre a ação dos governos. Ao contrário do que ocorria na Europa, onde a área de política pública se baseia em teorias que procuram explicar o papel do Estado e do governo (produtor, por excelência, de políticas públicas).

Os estudos sobre políticas públicas em democracias estáveis partem do princípio de que aquilo que o governo faz ou deixa de fazer pode ser:

- a) formulado cientificamente; e,
- b) analisado por pesquisadores independentes.

A autora ensina também que tal disciplina surgiu como subárea da Ciência Política, no que se refere ao estudo do mundo público, procurando compreender como e por que os governos optam por determinadas ações.

Saindo da parte histórica, adentra-se na definição de política pública, que, na visão de Lynn (1980) e de Mead (1995), ambos citados por Souza (2003), é um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas, de seu conjunto de ações e dos efeitos específicos que essas ações irão produzir na vida dos cidadãos. Souza (2003) relembra que Bachrach e Baratz (1962) entendem que não fazer nada em relação a um problema também é uma forma de política pública.

Infer-se disso, portanto que a política pública objetiva por o governo em ação, ao mesmo tempo em que se procura analisar essa ação para, se for o caso, propor mudanças nessas ações, o que, na ótica de Souza (2003, p. 17), tem como elementos principais:

- A política pública permite distinguir entre o que o governo pretende fazer e o que, de fato, faz.

- A política pública envolve vários atores e níveis de decisão, embora seja materializada através dos governos, e não necessariamente se restringe a participantes formais, já que os informais são também importantes.
- A política pública é abrangente e não se limita a leis e regras.
- A política pública é uma ação intencional, com objetivos a serem alcançados.
- A política pública, embora tenha impactos no curto prazo, é uma política de longo prazo.
- A política pública envolve processos subseqüentes após sua decisão e proposição, ou seja, implica também implementação, execução e avaliação.

Assim, esse referencial sintético situa o objeto do estudo nesta dissertação.

## 5.2 LEGISLAÇÃO

Várias foram às políticas públicas no âmbito da legislação federal, estadual e das normas infra-legais, como se pode ver no quadro a seguir, contendo os marcos históricos em que são pontuadas as principais normas voltadas à prevenção ou repressão à embriaguez ao volante.

**Quadro 1 – Marco legal histórico preventivo/repressivo à embriaguez ao volante**

(continua)

<b>NORMA</b>	<b>ASSUNTO</b>
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.	CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO
LEI Nº 11.275, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2006.	Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.
Resolução nº 206 de 20/10/2006 / CONTRAN	Requisitos necessários para constatar o consumo de álcool e outras substâncias. Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. (Revogada pela Resolução CONTRAN nº 432 de 2013)
LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008.	Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.
LEI Nº 12.760, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2012.	Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

## Quadro 2 – Marco legal histórico preventivo/repressivo à embriaguez ao volante

(conclusão)

NORMA	ASSUNTO
Resolução nº 432 de 23/01/2013/ CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito	Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

### 5.3 LEI SECA: UMA QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA NO BRASIL

A partir de 20/12/2012, entrou em vigor no Brasil a Lei nº 12.760/12, denominada de Lei Seca, cujo objetivo é coibir o consumo de álcool por condutores de veículos automotores, bem como sua comercialização nas rodovias federais, além de haver alterado outros dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro.

Essa lei surgiu em razão da participação de condutores embriagados em acidentes de trânsito, porém, como afirma Araújo (2009, p. 201), “nem a sociedade estava preparada para uma mudança cultural tão acentuada, nem o Poder público estava aparelhado adequadamente para uma investida maciça contra os ébrios do volante”.

Em síntese, os artigos 5º e 9º da lei seca alteraram o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ou seja, o art. 5º alterou os seguintes artigos do CTB: 10, 165, 276, 277, 291, 296 e 306; por sua vez, o art. 9º apenas revogou o inciso V do parágrafo único do art. 302.

A modificação do artigo 10 não se refere ao rigor na fiscalização da alcoolemia, pois versa sobre a composição do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), composto por representantes dos sete ministérios (Ciência e Tecnologia, Educação, Defesa, Meio Ambiente, Transportes, Cidades, Saúde). As demais modificações foram exaustivamente tratadas no corpo deste trabalho.

As modificações visando à melhor segurança para o trânsito não param por aí. A lei cria novos mecanismos de punição para condutores que guiam veículos sob efeito de substâncias entorpecentes. Ela traz alguns pontos importantes dentre os quais a não obrigatoriedade do uso do etilômetro para a comprovação da

embriaguez ao volante. Mantém-se, contudo, o teor da lei anterior, ou seja, o motorista continua tendo a opção de se recusar ao teste. A diferença é que agora o condutor pode ser punido com multa, suspensão do direito de dirigir e ter de responder criminalmente mesmo que se recuse a soprar o etilômetro, uma vez que passam a ser aceitas outras provas como vídeos, testemunhas, garrafas de bebidas consumidas, entre outras provas.

A citada norma prevê ainda o aumento do valor da multa para quem for flagrado dirigindo sob influência do álcool, que passa de R\$ 957,69 para R\$ 1.915,38. Nos casos de reincidência dentro de um ano, o valor da multa sobe para R\$ 3.830,76.

No próximo capítulo, serão apresentados os resultados da pesquisa de campo, apresentando o caso das rodovias do Estado do Ceará, momento em que se tece um diálogo entre a teoria já exposta nos capítulos anteriores e a prática da sociedade e da Polícia Rodoviária Estadual.

#### 5.4 AÇÕES DO DETRAN/CE E DA POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL (PRE/CE)

Os estudos de Silva (2012) concluíram que o DETRAN e a Polícia Rodoviária Estadual (órgão da Polícia Militar do Ceará) realizaram campanhas educativas e intensificaram *blitz* nos feriados, na ocorrência de festividades ou no período de férias, visando a inibir o uso de álcool por parte do condutor de veículo automotor.

Como medidas repressivas são realizadas prisões, na ocorrência de crimes, ou multas quando o fato se configura apenas como infração administrativa. Nas Varas de Delitos de Trânsito foi esclarecido que, por costume, aplica-se o pagamento de cestas básicas ou à prestação de serviços à comunidade, quando são apenados.

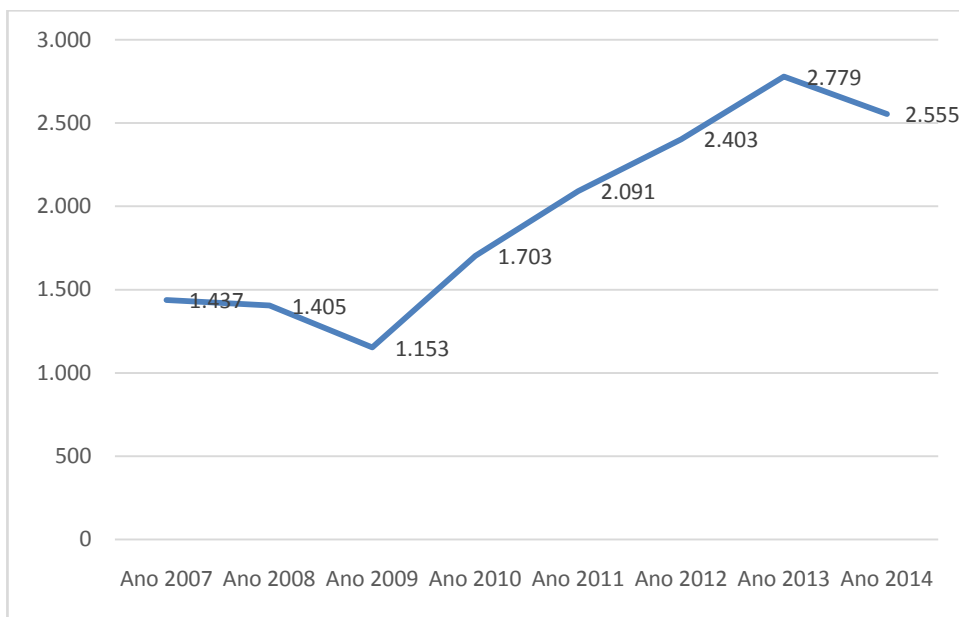
Apesar das políticas públicas citadas no parágrafo anterior, verificou-se nos documentos históricos do DETRAN/CE dados acerca de acidentes de trânsito no Estado do Ceará, constatando-se, que na década de 1981 a 1990, houve um total de 77.151 acidentes de trânsito, o que corresponde a uma média diária de 21 acidentes e mensal de 643. Na década seguinte – 1991 a 2000 – essa cifra aumentou para 142.470, ou seja, 1.187 acidentes ao mês, como se vê na tabela a seguir:

**Tabela 3 – Acidentes de trânsito no Estado do Ceará – 1981 a 2000**

DÉCADA	TOTAL DE ACIDENTES	MÉDIA DIÁRIA	MÉDIA MENSAL
1981 - 1990	77.151	21	643
1991- 2000	142.470	39	1.187
VARIAÇÃO %		84,66	

Fonte: DETRAN/CE. Núcleo de Planejamento e Controle (2006).

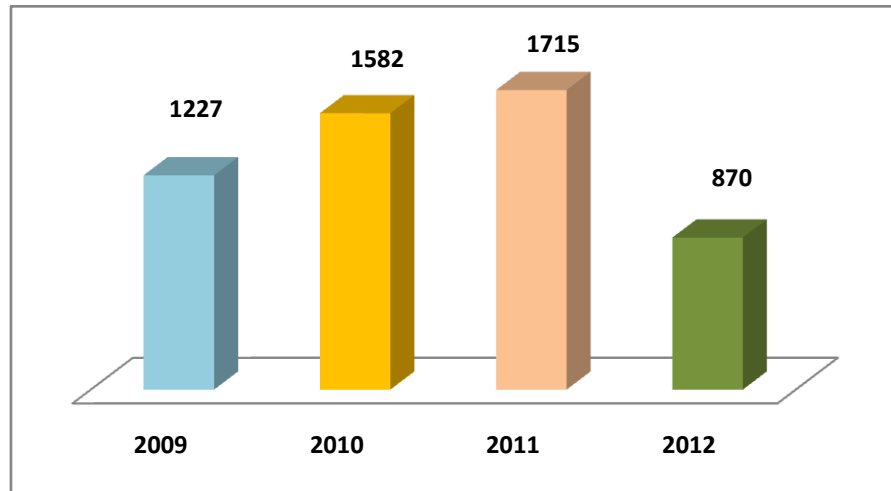
Em relação ao número de mortos por acidentes de trânsito no Estado do Ceará, o DETRAN/CE tem em seus arquivos os quantitativos representados no gráfico a seguir:

**Gráfico 2 – Mortos no Estado do Ceará por acidente de trânsito – 2007 a 2014**

Fonte: DETRAN/CE (2015).

Nos arquivos da Polícia Rodoviária Estadual, verificou-se que o número de acidentes de trânsito com danos materiais ocorridos no período de janeiro de 2009 a junho de 2012 cresceu ano a ano, como se vê no gráfico a seguir.

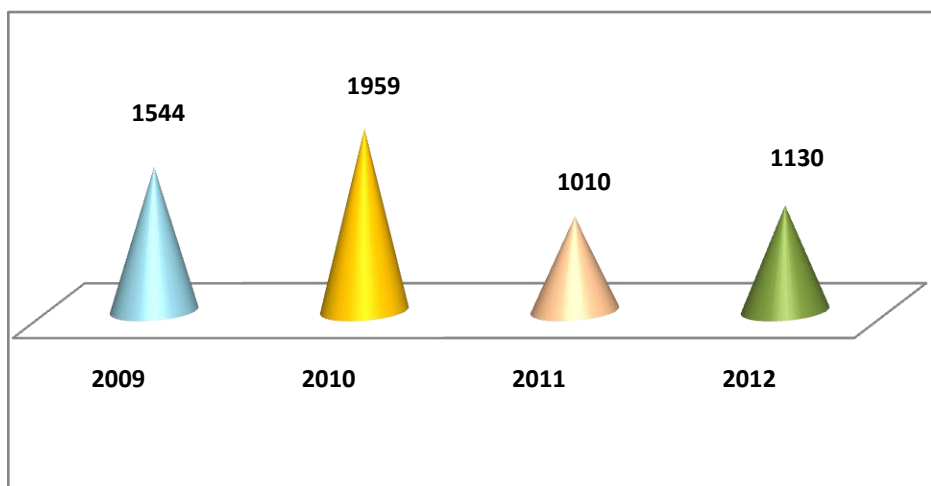
**Gráfico 3 – Total de acidentes de trânsito com danos materiais – Ceará, 2009 a junho 2012**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do arquivo da PRE.

Em relação aos acidentes de trânsito que resultaram apenas em feridos, nota-se uma tendência ao crescimento no ano de 2012, pois, no ano de 2011, houve queda nos índices, contudo, nos primeiros seis meses de 2012, registraram-se, mais acidentes que no ano de 2011.

**Gráfico 4 – Total de acidentes de trânsito com danos pessoais – Ceará, 2009 a junho 2012**

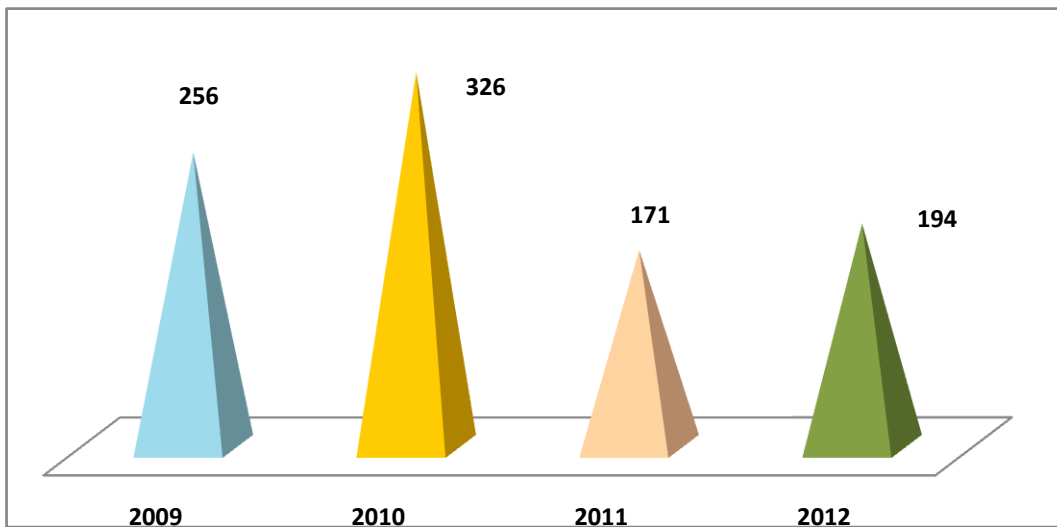


Fonte: Elaborado pelo autor com dados da PRE

Em relação aos acidentes com vítimas fatais, nota-se um aumento entre 2009 e 2010, havendo queda nos índices de 2011 em relação aos dois anos anteriores, contudo 2012 apresentou tendência ao crescimento, vez que seus dados se referem ao primeiro semestre do ano.



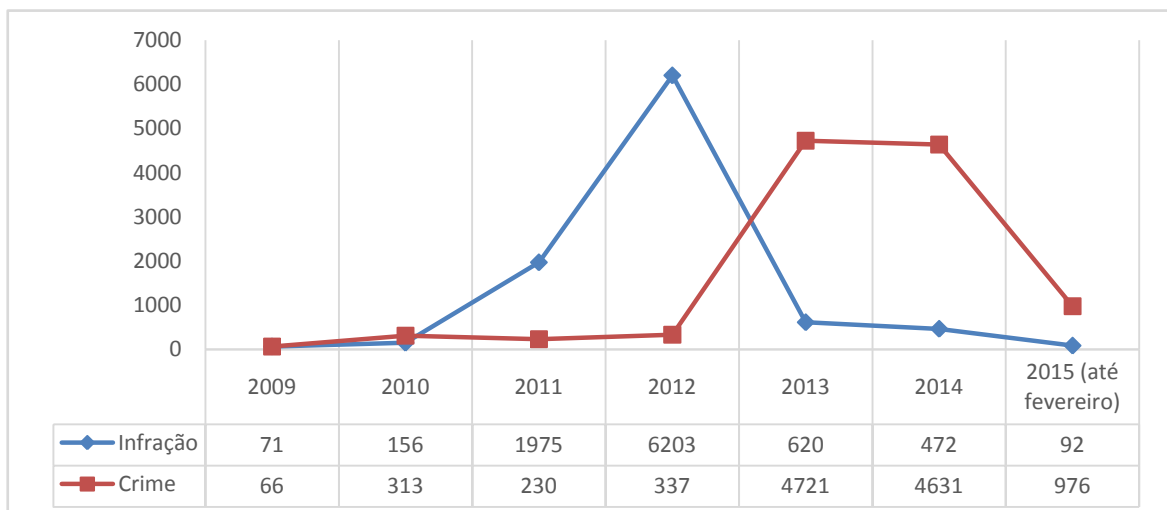
**Gráfico 5 – Total de acidentes de trânsito com vítimas fatais – Ceará, 2009 a junho 2012**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados dos arquivos da PRE

No referente ao crime de embriaguez ao volante, foram verificadas duas situações. A primeira, quando a embriaguez é considerada crime previsto no art. 306 do CTB; e a segunda, quando é considerada infração administrativa prevista no art. 165 do CTB. Em 2009, as duas categorias caminharam bem próximas, quando ainda era obrigatório o uso do etilômetro. No ano de 2010, tem-se um fato curioso, ou seja, a infração aumenta consideravelmente em relação ao ano de 2009, como se vê no gráfico a seguir.

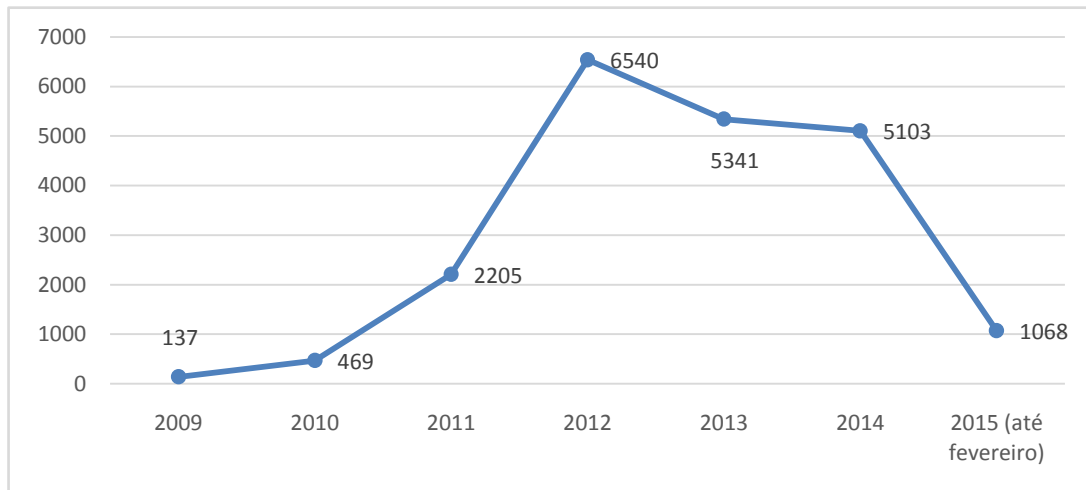
**Gráfico 6 – Crimes e Infrações de trânsito referentes à embriaguez ao volante – Ceará, 2009 a 2015 (jan. e fev.)**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados dos arquivos da PRE.

Esse aumento no número de infrações e redução no quantitativo de crimes parece decorrer da recusa do motorista a submeter-se ao etilômetro. De forma geral, têm-se os totais constantes no gráfico e na tabela a seguir.

**Gráfico 7 – Total de ocorrências envolvendo condutores alcoolizados – Ceará, 2009 a 2015 (jan. e fev.)**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados dos arquivos da PRE.

De forma sintética, a Polícia Rodoviária Estadual mantém sob registro dados referentes a ocorrências da lei seca no período de 2009 a fevereiro de 2015, como se vê na tabela a seguir.

**Tabela 4 – Estatísticas da Lei Seca na Polícia Rodoviária Estadual/PMCE – 2009 a fev. 2015**

Art. CTB	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (até fevereiro)
<b>165</b>	71	156	1975	6203	620	472	92
<b>306</b>	66	313	230	337	4721	4631	976
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>469</b>	<b>2205</b>	<b>6540</b>	<b>5341</b>	<b>5103</b>	<b>1068</b>

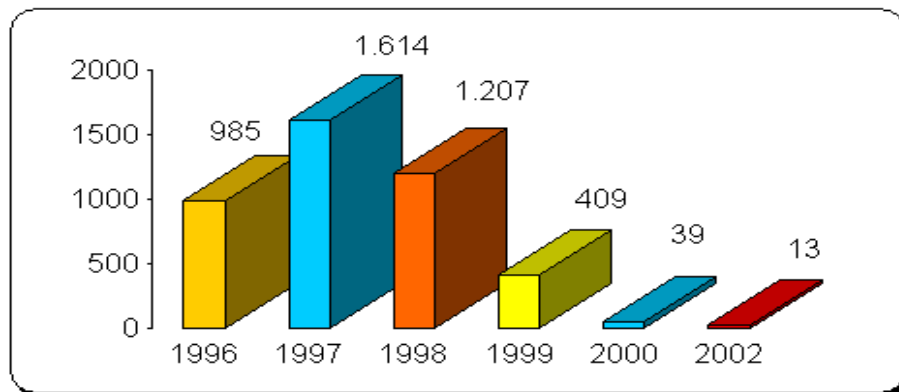
Fonte: Arquivos da PMCE/PRE (2015).

Da leitura da tabela anteriormente referida, percebe-se que, no ano de 2010 haviam sido flagrados 469 motoristas com sintomas de ingestão de bebida alcoólica, número que passou para 2.205 em 2011 e para 6.540 no ano de 2012, ou seja, um aumento de 1.394%.

Ainda em relação aos casos que envolvem embriaguez ao volante, procurou-se, junto aos arquivos do DETRAN, verificar o quantitativo de Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) apreendidas.

Encontramos nos registros daquele órgão, que, no período de 1996 a 2000, totalizaram-se 4.254 CNHs apreendidas por embriaguez ao volante. No ano de 2002, esse número cai para apenas 13 (treze) CNHs suspensas, tendo como motivo a embriaguez. Observamos que, desde 1999, houve uma queda brusca no número de apreensões, como se verifica no Gráfico 8.

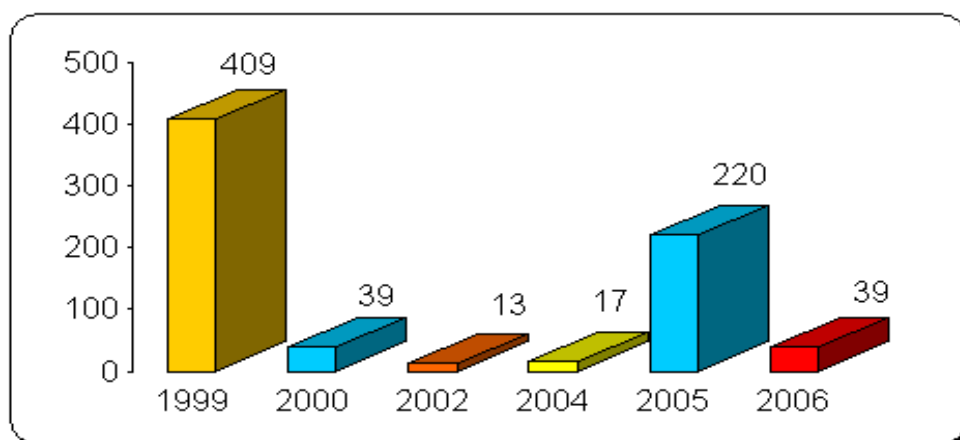
**Gráfico 8 – Quantitativo de CNHs apreendidas por embriaguez ao volante. Ceará**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Verificando-se ainda os anos posteriores (2004, 2005 e 2006), observa-se novo aumento no número de CNHs apreendidas, principalmente no ano de 2005, só vindo a cair no ano de 2006. Vejamos o Gráfico 9, que melhor visualiza esse fenômeno:

**Gráfico 9 – Quantitativo de CNHs apreendidas por embriaguez**

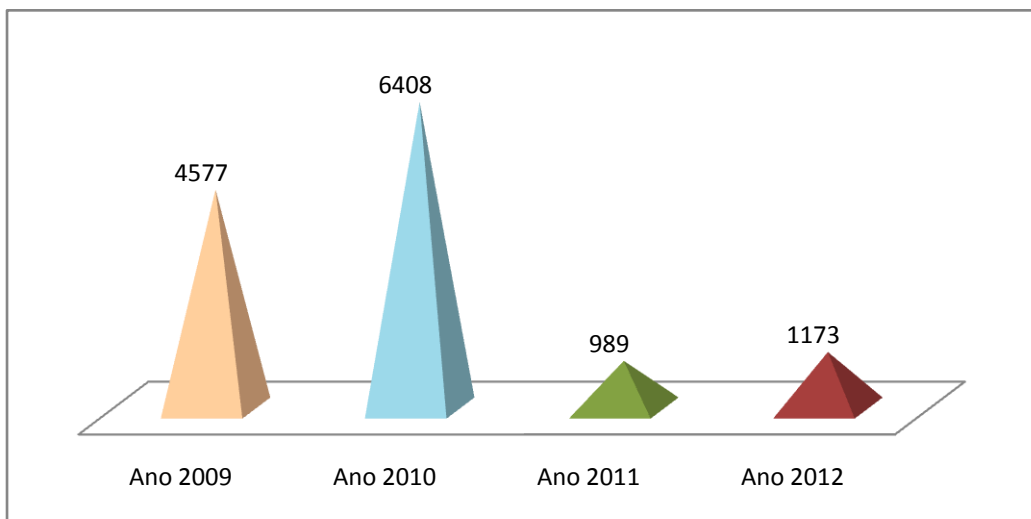


**ao volante. Ceará**

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Notamos que, no ano de 2005, houve um aumento considerável no número de apreensões de CNHs por motivo de embriaguez. A pesquisa não revelou por qual motivo esse fenômeno ocorreu. No ano de 2006, a ordem se restabelece. Resta claro que esse índice pode ter sofrido queda em virtude de uma maior fiscalização por parte dos órgãos envolvidos ou em virtude de haver ocorrido o contrário, ou seja, a redução do número de *blitze*. No período de 2009 a 2012, o DETRAN-CE realizou os seguintes quantitativos de CNHs apreendidas:

**Gráfico 10 – Quantitativo de CNH apreendidas no período de 2009 a jun. 2012 – DETRAN-CE**

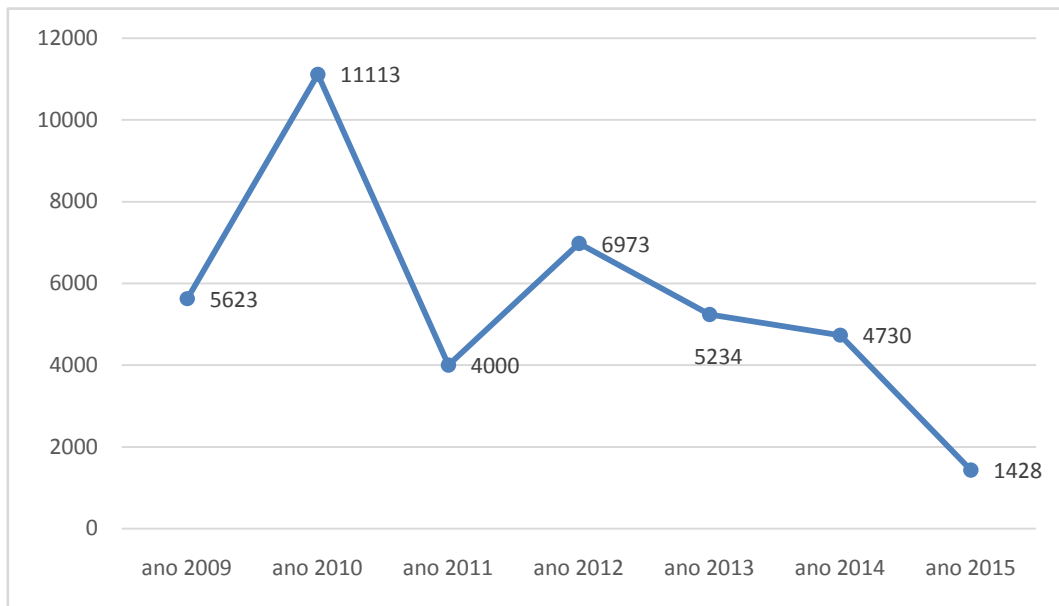


Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Embora se tenha perguntado o número de *blitz* realizadas no período de 2005 a 2015, os órgãos de trânsito (DETRAN e PRE) não dispunham desses dados. Seus gestores sabem apenas que são realizadas *blitz* e campanhas educativas durante todo o ano, contudo sem registro de seus quantitativos.

Atualizando ainda mais os dados alusivos ao número de CNH, apreendidas (em virtude de reincidência) no Estado do Ceará, desta feita no período de 2009 a março de 2015, pode-se verificar que, no ano de 2010, ocorreu o maior número de cassações no período compreendido entre fevereiro de 2009 a dezembro de 2014, tendo, contudo, brusca queda no ano de 2011. A partir de 2012, tem-se queda contínua nos números de CNHs apreendidas.

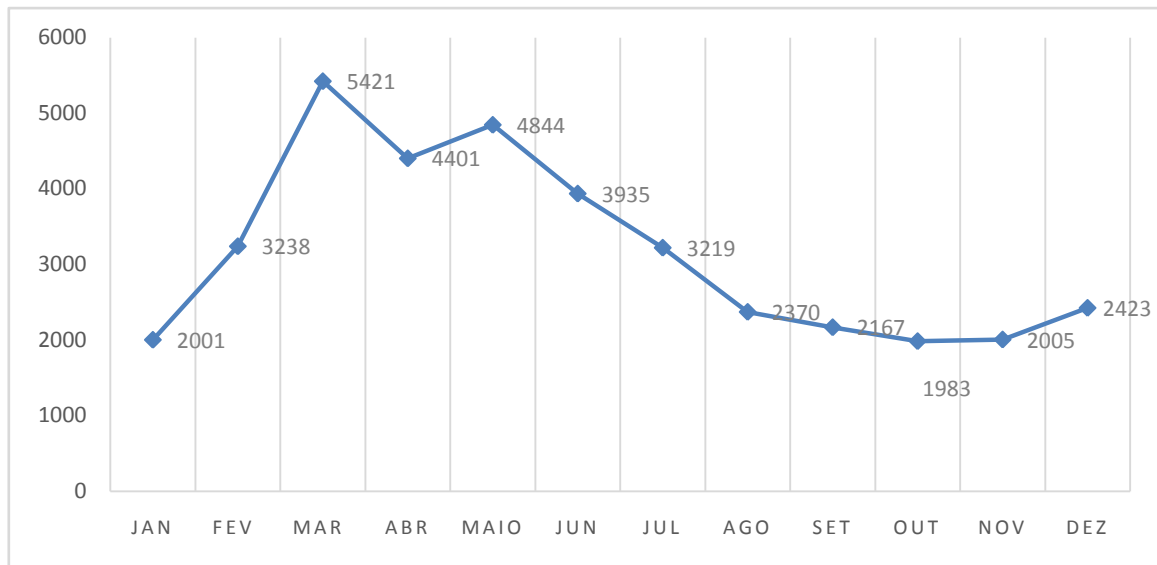
**Gráfico 11 –Total de CNHs apreendidas no Estado do Ceará – fev. 2009 a mar. 2015**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

No período considerado entre fevereiro de 2009 a dezembro de 2014, verifica-se que os meses de março e maio foram os meses em que houve maior número de apreensão de CNH. No restante dos meses, tem-se uma brusca queda mês a mês.

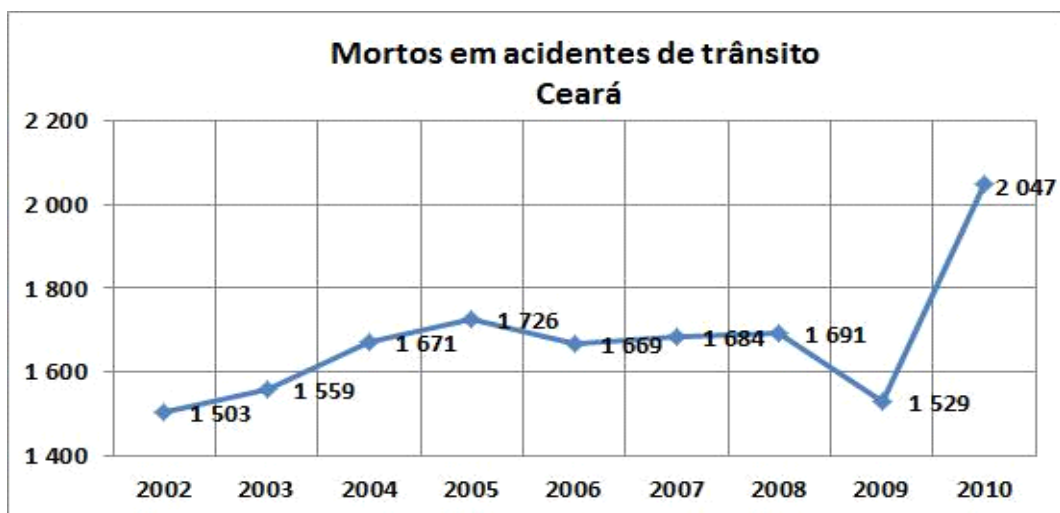
**Gráfico 12 – Quantitativo mensal de CNH apreendidas – Ceará – 2009 a 2014**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

De toda sorte, tem-se um crescente índice de mortes em acidentes de trânsito no Estado do Ceará, como se mostra na figura a seguir extraída do *site* do RENAEST, por Via Segura, 2012.

**Figura 2 – Mortos em acidentes de trânsito no Ceará**

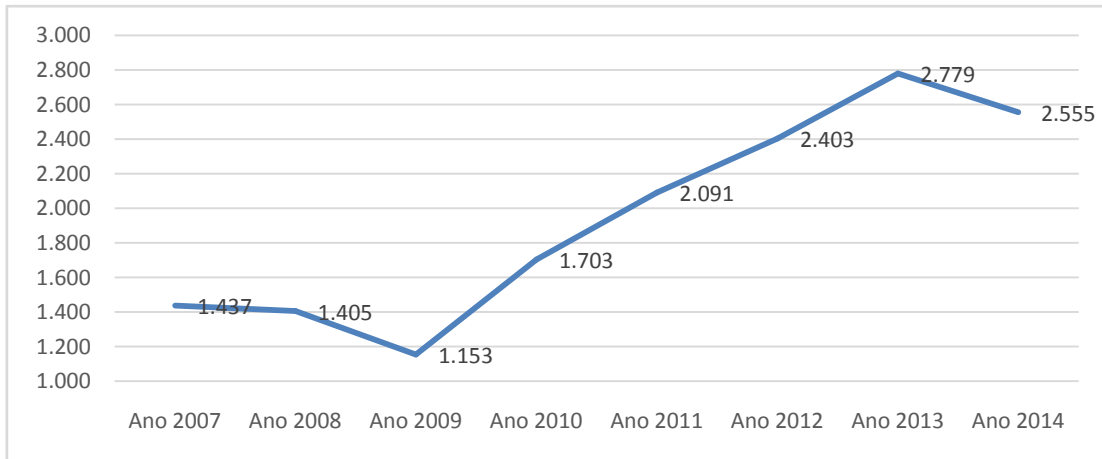


Fonte: RENAEST, por Vias Seguras (CUSTO sócio-econômico..., 2012).

Procurando-se atualizar os dados referentes ao quantitativo de mortos no Estado do Ceará, vítimas de acidentes de trânsito, foi feita uma busca nos arquivos do DETRAN/CE, de cujos dados coletados foi construído o gráfico abaixo, segundo o qual se pode inferir que só houve queda nos quantitativos de mortos por acidente

de trânsito no ano de 2009, porém, nos anos seguintes até o ano de 2014, a linha do gráfico cresce ano a ano, como se vê no gráfico a seguir:

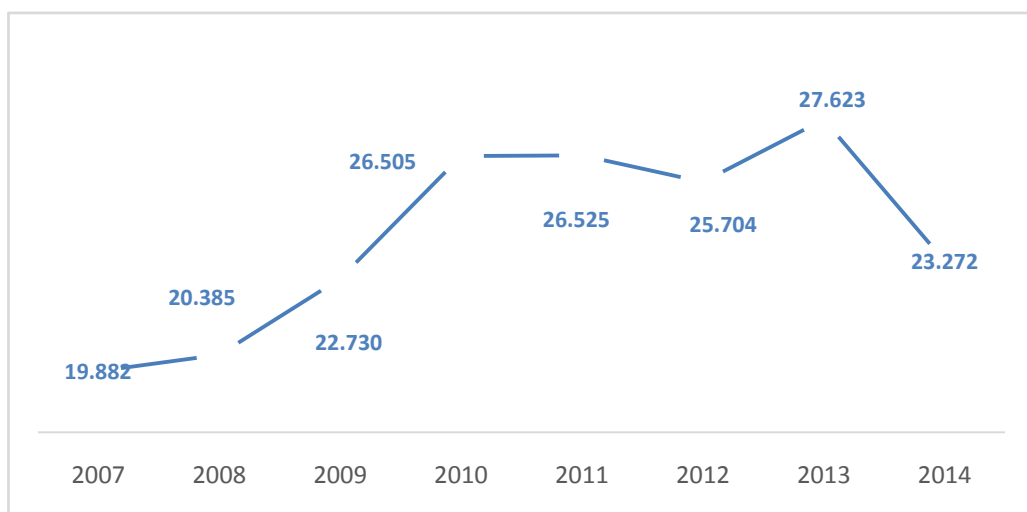
**Gráfico 13 – Quantidade de mortos por acidentes de trânsito – Ceará, 2007 a 2014**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

As estatísticas de acidentes de trânsito ocorridos no Ceará no período de 2007 a 2014 demonstram que, no interregno de 2007 a 2013, a tendência foi de aumento ano após ano, contudo, no ano de 2014, o gráfico sofre queda mais significativa que no ano de 2012, quando da edição da lei seca, em 2013.

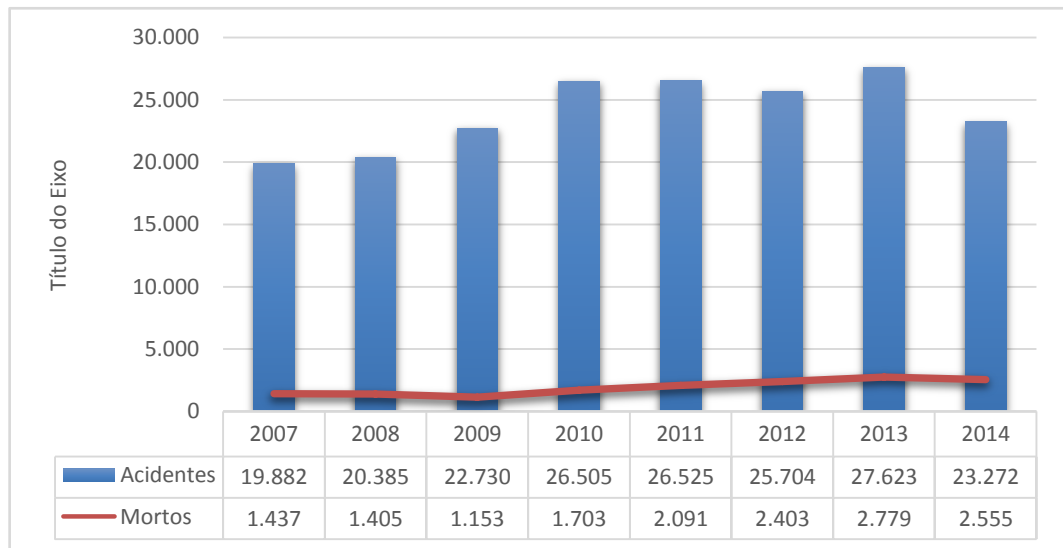
**Gráfico 14 – Total de acidentes de trânsito ocorridos no Estado do Ceará, 2007 a 2014**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Fazendo-se um comparativo entre os acidentes de trânsito e o número de mortos, tem-se o resultado do gráfico a seguir.

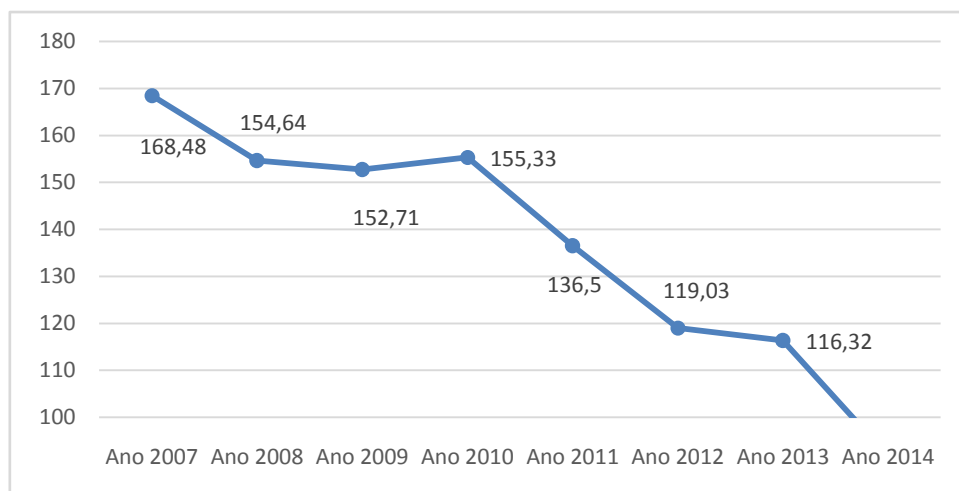
**Gráfico 15 – Comparativo entre acidentes de trânsito e mortos – Ceará, 2007 a 2014**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Esses dados, quando isolados do contexto geral, podem levar a equívocos de interpretação, daí verificou-se ainda a questão referente ao aumento da frota veicular. A realidade é que, apesar do aumento da frota veicular, o índice de acidentes em relação à frota tem decrescido ano a ano, sendo, até inversamente proporcional, pois, quanto maior a frota, menor foi o número de acidentes verificado por cada 10.000 veículos, como se pode ver no gráfico:

**Gráfico 16 – Quantidade de mortos em acidentes de trânsito por 10.000 veículos**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.



A tabela abaixo contém os dados referentes aos acidentes, frota e índice por 10.000 veículos, na qual se podem visualizar todos os dados acima e constatar que o problema do número de acidentes de trânsito, no período de 2007 a 2014, não está no aumento da frota, pois essa relação indica o contrário, ou seja, quanto maior a frota, menor o número de acidentes.

**Tabela 5 – Relação entre acidentes, frota e índice por 10.000 veículos – Ceará, 2007 a 2014**

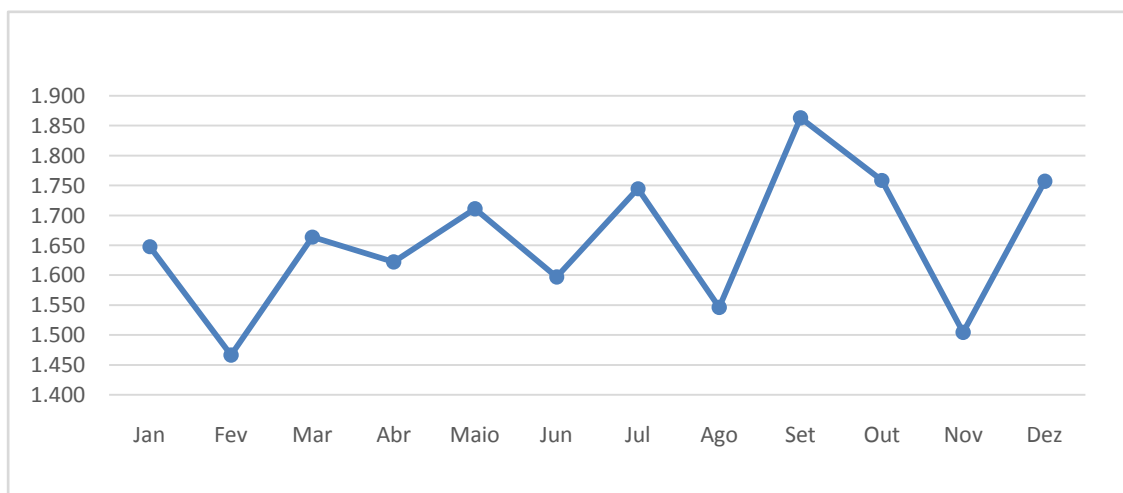
ANO	ACIDENTES	FROTA	ÍNDICE P/10.000 VEÍCULOS
Ano 2007	19.882	1.180.066	168,48
Ano 2008	20.385	1.318.208	154,64
Ano 2009	22.730	1.488.428	152,71
Ano 2010	26.505	1.706.361	155,33
Ano 2011	26.525	1.943.164	136,5
Ano 2012	25.704	2.159.488	119,03
Ano 2013	27.623	2.374.681	116,32
Ano 2014	23.272	2.538.209	91,69

Fonte: Elaborada pelo autor com dados do DETRAN/CE.

O número de mortos por acidente de trânsito no Estado do Ceará, no período de 2007 a 2014, tem crescido, mas o aumento da frota veicular não pode ser considerado como fator preponderante, haja vista que as estatísticas verificadas nesta dissertação apontam o contrário, pois quanto maior a frota, menor o número de acidentes com mortos.

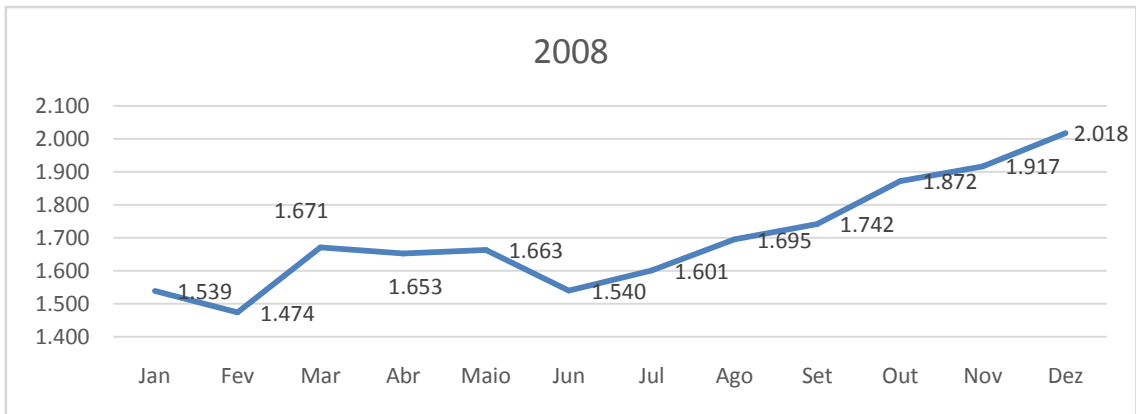
Voltamos o estudo então para os meses do ano. Nessa ótica, verificamos que, no ano de 2007, os meses de fevereiro e novembro foram os que tiveram menor número de acidentes com mortos, enquanto o mês de setembro foi o mês de maior impacto, como se vê no gráfico abaixo:

**Gráfico 17 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2007**



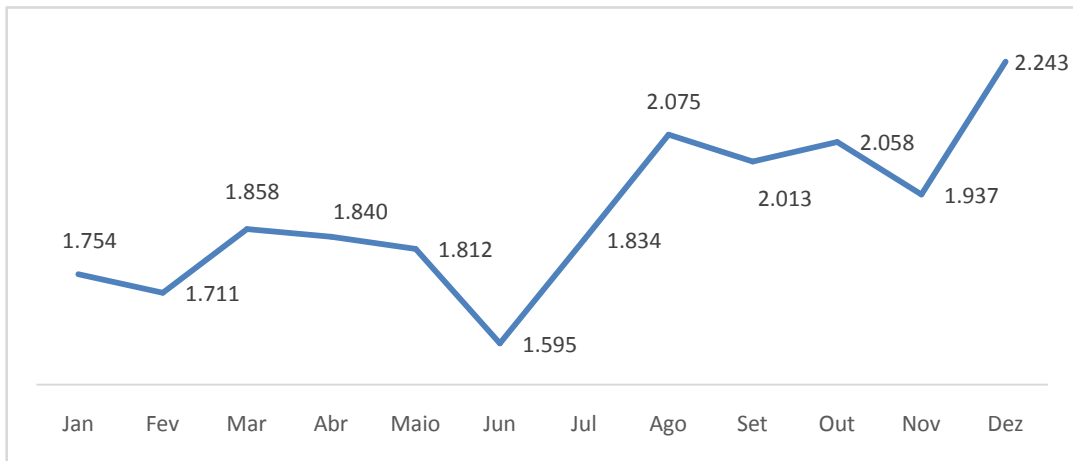
Fonte: o autor com dados do DETRAN/CE

No ano de 2008, o mês de fevereiro continua sendo o de menor quantitativo de mortos por acidentes de trânsito, enquanto o mês de dezembro alcança o pico máximo com 2018 mortos. Note-se que, em junho de 2008, ocorreu a edição da Lei Seca, todavia o que se percebe é que as ocorrências fatais cresceram mês a mês durante todo o ano. É como se a lei não tivesse tido impacto algum nos motoristas.

**Gráfico 18 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2008**

Fonte: o autor com dados do DETRAN/CE

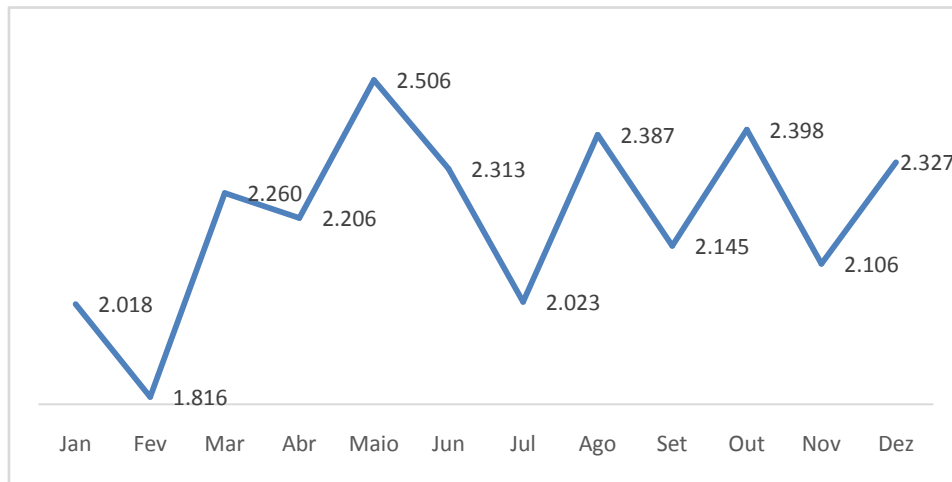
No ano de 2009, o mês de junho passa ser o mês com menor quantitativo de mortos por acidente de trânsito, e dezembro continua sendo o de maior quantidade. O ano de 2009 é o ano subsequente à lei seca, porém, apesar da queda em janeiro, o número de mortos é crescente nos meses seguintes, e sempre com aumento em relação ao mês anterior, exceção no mês de junho.

**Gráfico 19 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2009**

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Para o ano de 2010, o que se vê é mais crescimento no número de mortos por acidentes de trânsito no Estado do Ceará, como se observa no gráfico abaixo, que, mostra um fato interessante, pois, mês a mês, há contínua oscilação no número de ocorrências, porém sempre com quantidades maiores que os mesmos períodos dos anos anteriores.

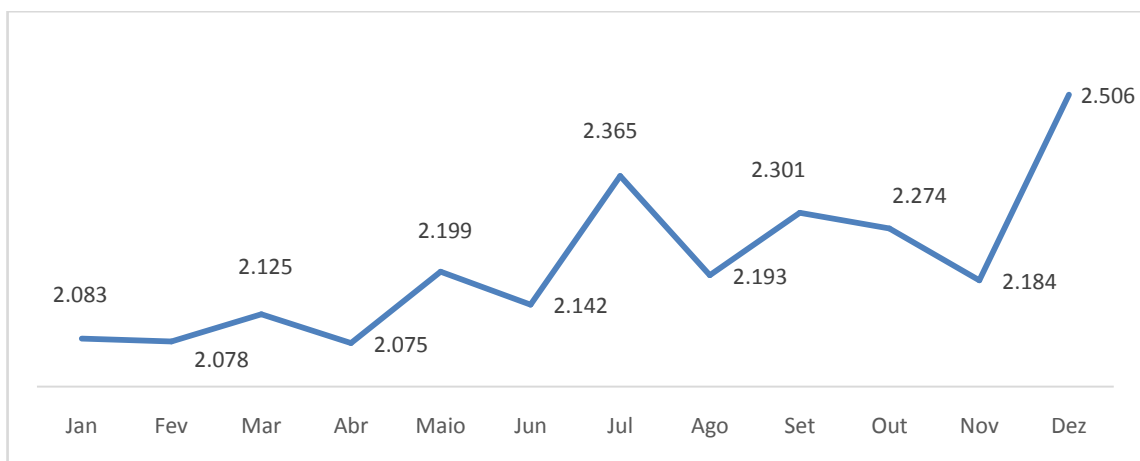
**Gráfico 20 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2010**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

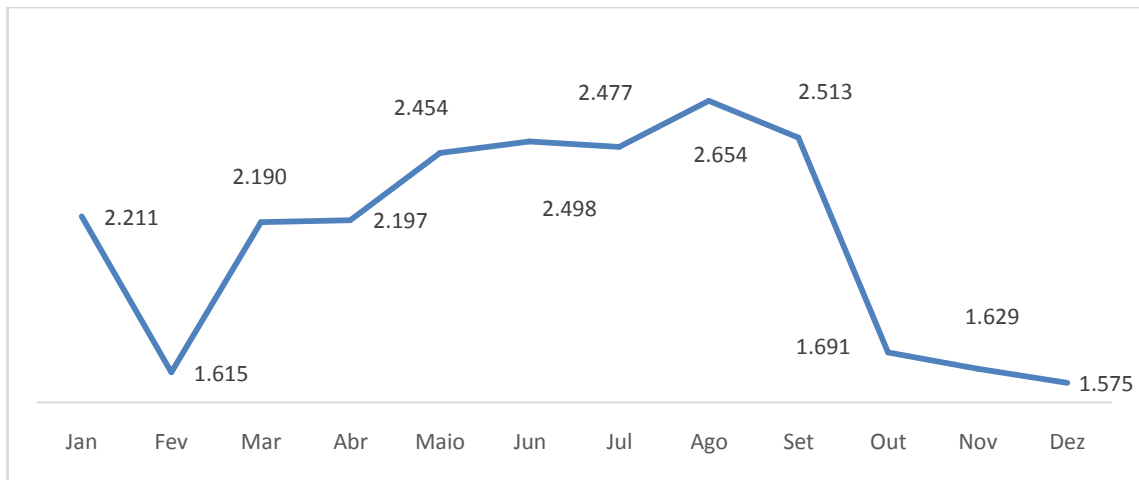
No ano de 2011, temos um gráfico semelhante ao de 2010, ou seja, alternância de números altos e baixos entre os meses, entretanto com quantidades de mortos maiores que os encontrados nos anos anteriores. O mês de fevereiro tem queda significativa em relação aos demais meses do mesmo ano, mas ainda com valores elevados quando se consideram os meses dos anos anteriores.

**Gráfico 21 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2011**



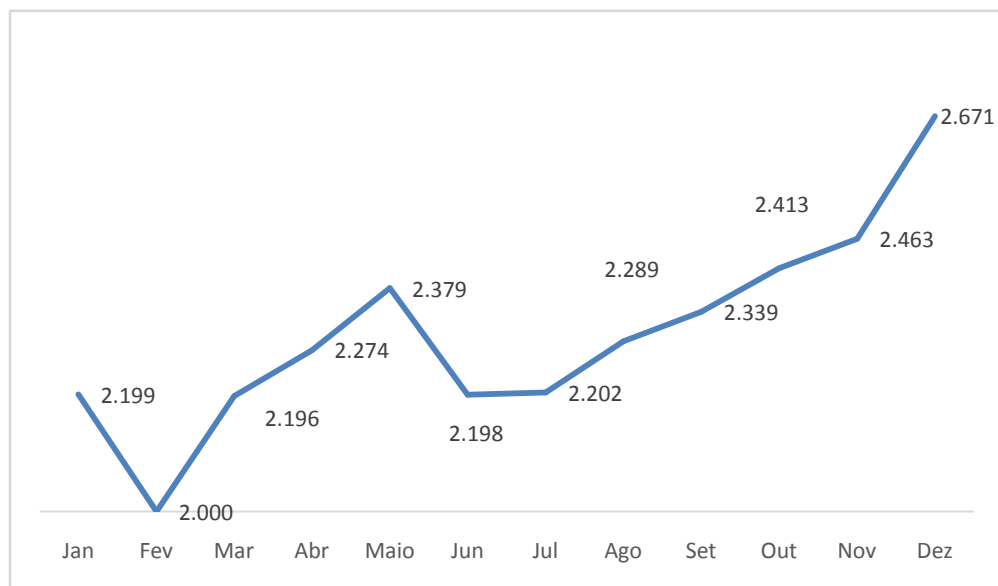
Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

No ano de 2012, ocorre uma variação totalmente diferente em relação aos gráficos referentes aos anos de 2007 a 2011, pois em agosto temos o pico, a partir daí há uma queda brusca para os meses de setembro, outubro, novembro e dezembro. Há de se considerar que, neste ano, ocorre a terceira modificação da Lei Seca.

**Gráfico 22 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2012**

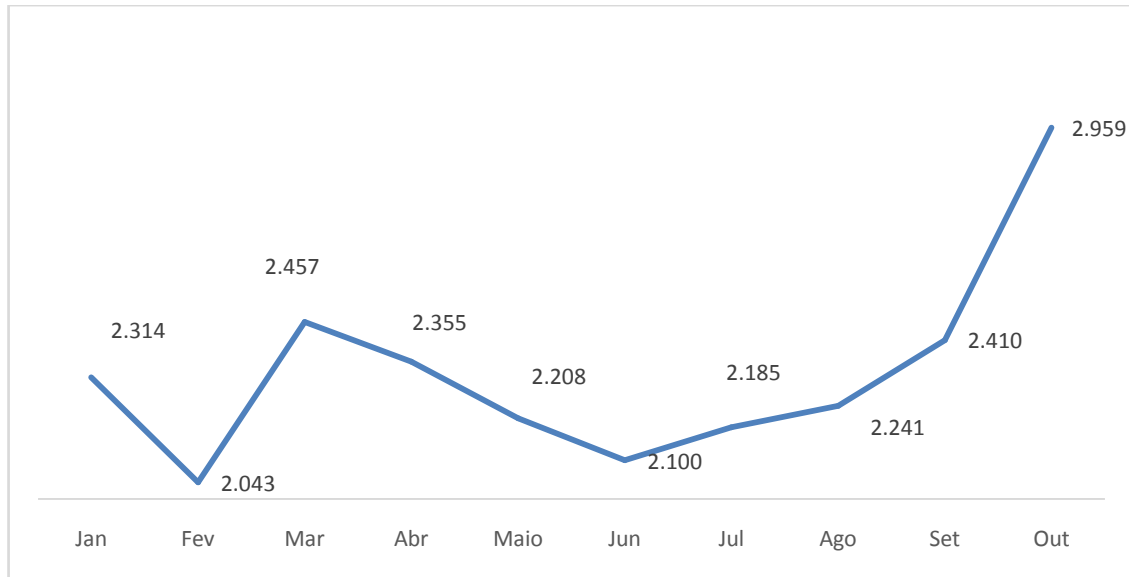
Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

No ano de 2013, o gráfico continua a ser crescente mês a mês, só havendo queda no número de mortos por acidentes de trânsito em fevereiro, voltando a crescer e tendo dezembro como pico.

**Gráfico 23 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2013**

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Para o ano de 2014, o gráfico apresenta uma queda até junho, no entanto, a partir de julho, cresce vertiginosamente até alcançar dezembro como pico.

**Gráfico 24 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2014**

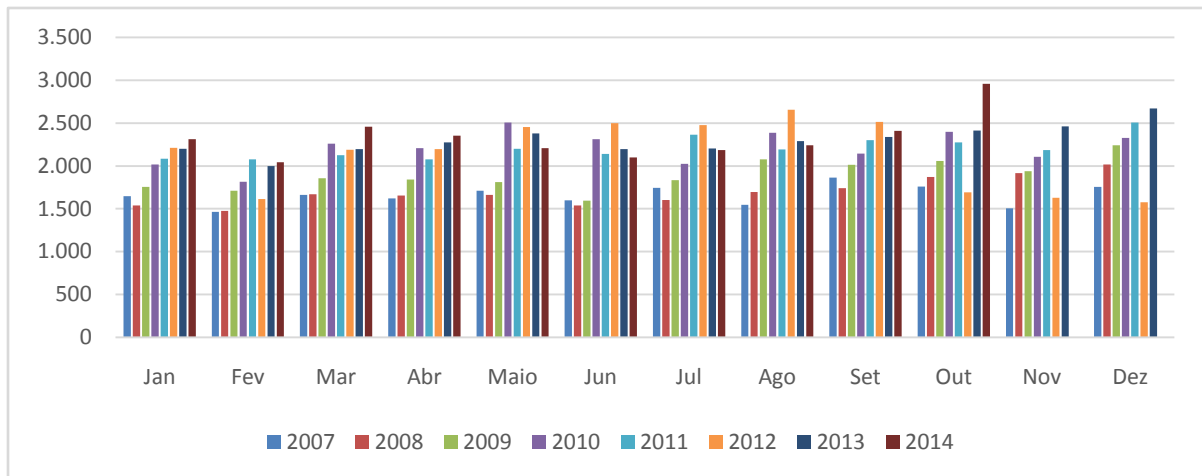
Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Fazendo-se um comparativo mensal e anual dos quantitativos de mortos por acidente de trânsito no período de 2007 a 2014, no Estado do Ceará, apesar da irregularidade nos meses ao longo dos anos, temos o seguinte:

- a) O quantitativo de mortos no mês de janeiro é crescente (exceto 2008) ao longo dos anos;
- b) O quantitativo de mortos no mês de fevereiro cresce de 2007 a 2011, sofre queda em 2012 e volta a crescer em 2013 e 2014;
- c) O quantitativo de mortos no mês de março cresce de 2007 a 2010, sofre ligeira queda em 2011 e volta a ser crescente até 2014;
- d) O quantitativo de mortos no mês de abril é idêntico a março;
- e) O quantitativo de mortos no mês de maio cresce até 2010, cai em 2011, cresce em 2012 e cai em 2013 e 2014;
- f) O quantitativo de mortos no mês de junho tem nos anos de 2010 e 2012 os seus picos;
- g) O quantitativo de mortos no mês de julho é crescente a partir de 2007 e tem seu pico em 2012, caindo nos anos seguintes;
- h) O quantitativo de mortos no mês de agosto é semelhante a junho, ou seja, tem nos anos de 2010 e 2012 os seus picos, contudo cai em 2013 e 2014;
- i) O quantitativo de mortos no mês de setembro é crescente a partir de 2007, tem seu pico em 2012 e cai nos anos seguintes;

- j) O quantitativo de mortos no mês de outubro cresce até 2010, tem seu menor índice em 2012 e volta a crescer em 2013 e 2014;
- k) O quantitativo de mortos no mês de novembro cresce até 2011, cai em 2012 e tem crescimento em 2013. Nota-se que não há dados estatísticos para os meses de novembro e dezembro de 2014;
- l) O quantitativo de mortos no mês de dezembro é semelhante a novembro.

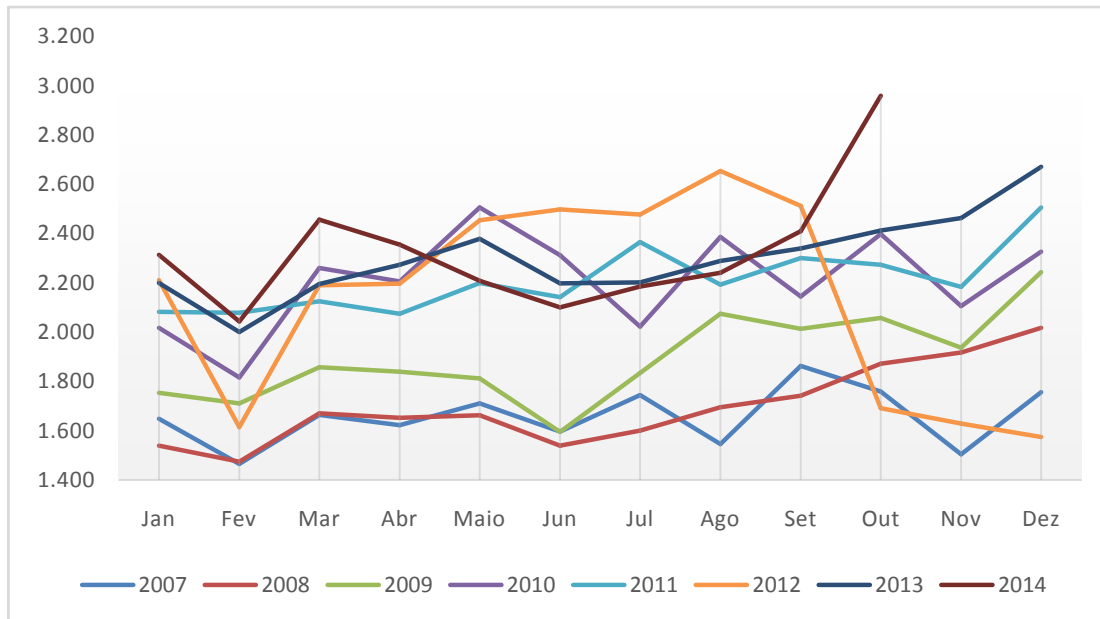
**Gráfico 25 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, mensal de 2007 a 2014**



Fonte: Elaborada pelo autor com dados do DETRAN/CE.

Construindo-se um gráfico em linha para considerarmos dois marcos históricos na legislação (junho de 2008 e dezembro de 2012) alusiva à lei seca, ou seja, quando se iniciou uma política pública legisferante referente à matéria, vamos perceber que, naquele mês de junho, houve um quantitativo de 1.540 mortos por acidentes de trânsito, e daí em diante, até novembro de 2012, esse quantitativo só cresceu, mês a mês. Em dezembro de 2012, a lei seca sofreu novas alterações, tratando do assunto com mais rigor, contudo, em dezembro, temos 1.575, com aumento mensal ano após ano até outubro de 2014. A política pública de criar lei não tem o condão, por si só, de solucionar o problema. Basta observar que, de junho de 2008 até novembro de 2014, o único mês que mais se aproxima é o mês de dezembro de 2012, pois todos os outros são maiores que eles.

**Gráfico 1 – Quantidade de mortos por acidente de trânsito – Ceará, 2007 a 2014 x mês**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE.

## 5.5 OPERAÇÃO RODOVIDA

A Operação Rodoviária é uma operação integrada entre os ministérios da Justiça, Cidades, Saúde, Transportes, coordenado pela Casa Civil da Presidência, realizando operações, simultaneamente, por diversos órgãos em suas áreas de competência (Federal, Estadual e Municipal) visando ao fortalecimento das políticas públicas de prevenção de lesões e mortes no trânsito.

Essa operação procura seguir a meta da ONU de reduzir em 50% o número de mortes no trânsito no mundo, na década de 2011 a 2020, e procura focar a fiscalização para ocorrências de excesso de velocidade, embriaguez ao volante, ultrapassagem proibida, não uso de cinto de segurança (BRASIL, 2015).

A sua primeira edição foi realizada no período de 15 de dezembro de 2012 a 13 de fevereiro de 2013; e a segunda, entre 19 de dezembro de 2013 e 10 de março de 2014.



Figura 3 – Folder da Operação Rodovida

**Você pode mudar a realidade das estradas do Brasil e ajudar a reduzir o número de acidentes fatais.**

Milhares de famílias viajam de carro durante os feriados e a falta de atenção é a grande causadora de acidentes fatais. Dirigir na estrada é diferente de dirigir na cidade e exige ainda mais atenção.

**Lembre-se:**

- Use o cinto de segurança, inclusive no banco de trás.
- Respeite os limites de velocidade.
- Não ultrapasse em faixa contínua.
- Acenda o farol baixo em neblina ou cerração.
- Jamais dirija sob o efeito do álcool ou de outras drogas.

**Telefones de emergência:**

- SAMU 192
- Corpo de Bombeiros 193
- Defesa Civil 199
- Polícia Rodoviária Federal 191
- PROCON 151
- Vigilância Sanitária 150
- Seguro DPVAT 0800 0221204

**Seja você a mudança no trânsito.**

PARADA UN PACTO PELA VIDA

OPERAÇÃO RODOVIDA

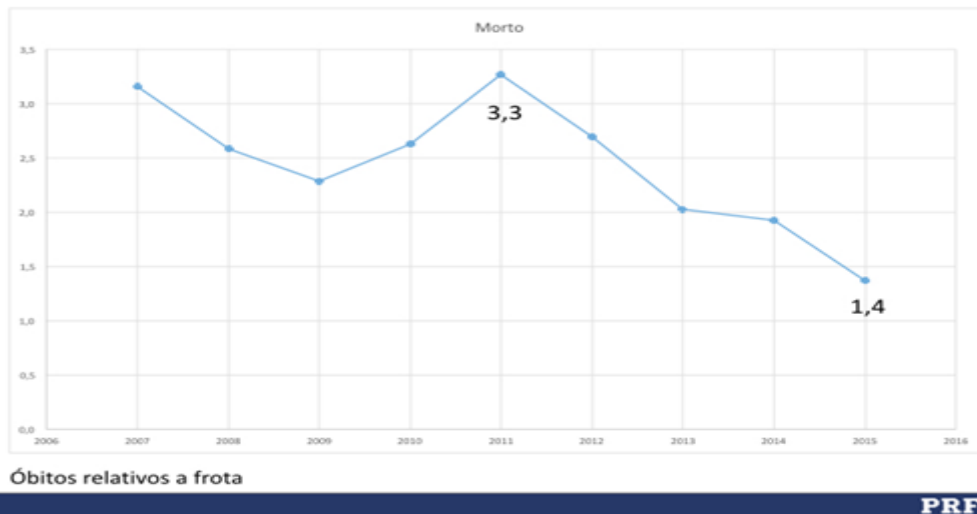
GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Fonte: Google imagens.

Em sua terceira edição, trata-se de um conjunto de ações integradas em períodos programados e articulados, com o objetivo comum de reduzir o número de acidentes nas rodovias brasileiras.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) divulgou que, no período momimo de 2015, ocorrido entre 13 a 18 de fevereiro, os índices de acidentes, mortos e feridos nas rodovias federais foram reduzidos em 22% na quantidade de acidentes, 28% na taxa de mortos e 18% na taxa de feridos quando comparados com o mesmo período de 2014. Em números, significa dizer, que nos cinco dias de feriado momimo, registraram-se 2.785 acidentes, 120 mortos e 1.786 feridos nas rodovias federais, como demonstrado na Figura 3.

**Figura 4 – Operação Rodovia – Carnaval 2015**

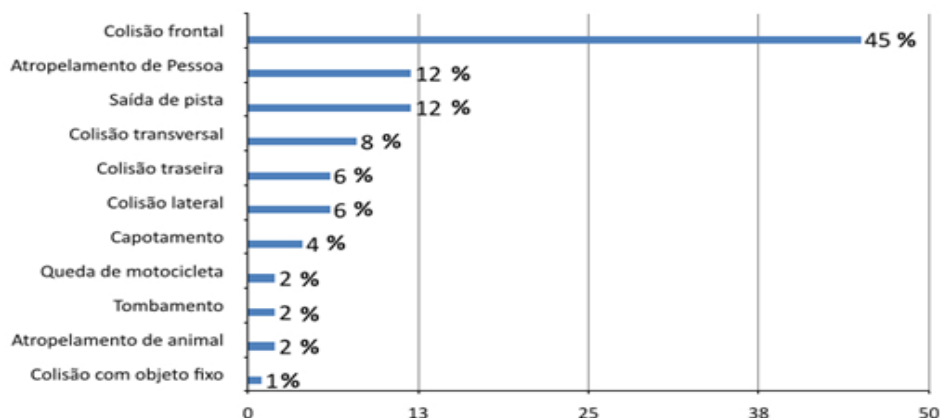


Fonte: OPERAÇÃO Rodovia. CRN (2015).

Durante a Operação Rodovia no carnaval de 2015, a fiscalização por parte da PRF resultou em cerca de 85 mil testes do “bafômetro”, dos quais 372 resultaram na prisão do condutor e 2.006 geraram a sanção administrativa (multa de R\$1.915, 40, recolhimento da habilitação e retenção do veículo).

Em referência aos mortos em acidente de trânsito nas rodovias federais durante o período do carnaval 2015, as estatísticas da PRF demonstram que a colisão frontal (45%) é o que alcança maior índice, seguindo-se dos atropelamentos (12%). A colisão frontal é fruto das ultrapassagens mal feitas.

**Figura 5 – Operação Rodovia – Quantidade de mortos por tipo de acidentes nas rodovias federais durante o carnaval 2015**



Fonte: OPERAÇÃO Rodovia. CRN (2015).

No Estado do Ceará, a Operação Rodovida foi desenvolvida pela PRF em parceria com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), Autarquia Municipal de Trânsito de Caucaia (AMT), Polícia Rodoviária Estadual (PRE), Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR), Polícia Civil e Perícia Forense (PRF inicia, 2014).

**Figura 6 – Operação Rodovida no Estado do Ceará, fev. 2015**



Fonte: Google imagens.

Foi realizado um mapeamento de pontos críticos levando-se em consideração o período de agosto de 2013 a julho de 2014, em que a PRF atendeu 3.974 acidentes, com 1.016 feridos graves e 270 mortes, tendo-se a colisão frontal como a ocorrência de maior índice no Estado e no País (PRF inicia, 2014).

## 5.6 OS DADOS DA PERÍCIA FORENSE

A pesquisa realizada nos arquivos da Perícia Forense do Estado do Ceará junto aos laudos dos exames de alcoolemia mostra que, de 2013 para 2014, houve uma redução de 10,74% no número de mortos que se encontravam sob efeito de álcool. No ano de 2015 os dados constavam apenas dos dois primeiros meses do ano, chegando-se a 39,67% do total de mortos no ano.

**Tabela 5 – Mortos positivos para alcoolemia no Estado do Ceará, 2013 a fev. 2015**

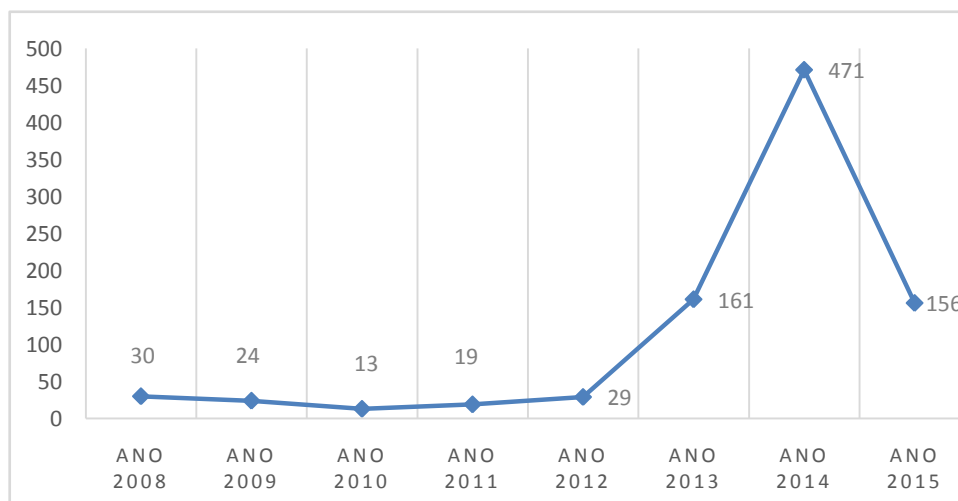
ANO	TOTAL MORTOS	POSITIVOS PARA ALCOOLEMIA	%
2013	1996	910	45,59%
2014	1922	670	34,85%
2015 (jan. – fev.)	310	123	39,67%

Fonte: Elaborada pelo autor com dados da PEFOCE (2015).

### 5.7 CURSOS DE RECICLAGEM NO DETRAN/CE

O motorista que é autuado administrativamente por infração de embriaguez ao volante tem como consequência a obrigação de frequentar um curso de reciclagem para que possa reaver sua CNH apreendida. A pesquisa nos arquivos do DETRAN/CE mostra que o número de motoristas que vem realizando esse curso é cada vez maior. O ápice foi no ano de 2014, totalizando 471 casos e que chega a ser maior que o somatório dos anos de 2008 a 2013, com 276 casos, como se vê no gráfico a seguir:

**Gráfico 27 – Quantidade de motoristas que realizaram curso de reciclagem no Ceará, 2008 a 2015 (jan. a mar.)**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE (2015).

Verifica-se ainda que a distribuição é irregular ao longo dos meses e dos anos, ou seja, não segue um padrão, até porque depende da vontade do motorista de querer ou não realizar o curso. A seguir se vê a tabela demonstrando os quantitativos mensais e anuais de motoristas que realizaram o curso de reciclagem.

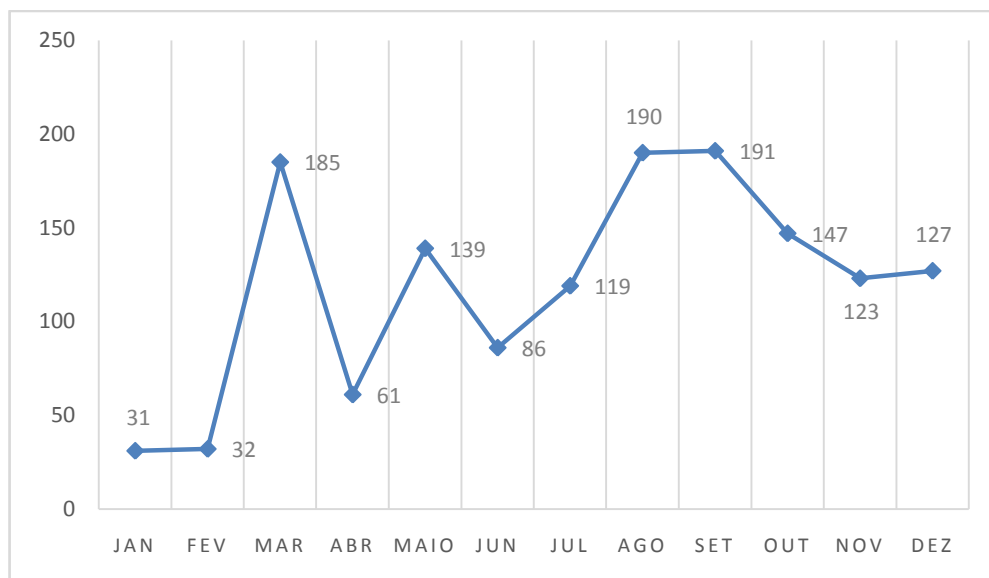
**Tabela 7 – Quantidade de motoristas que realizam curso de reciclagem – jan. 2008 a mar. 2015**

	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Maió	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Ano 2008		2	2	5	2		3	3	2	6	4	1	30
Ano 2009	5	2	0	1		3		1	4	1	5	2	24
Ano 2010	2	0	1		1			4	1		3	1	13
Ano 2011		5	2	1	2	1	2	2			3	1	19
Ano 2012	3	1	0		3	4	3	4	4	2	3	2	29
Ano 2013	1	2	5	2	2	3	13	33	26	24	20	30	161
Ano 2014	20	20	50	25	62	34	41	53	62	44	31	29	471
Ano 2015	81	40	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	156

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do DETRAN/CE (2015).

Procurando-se ainda verificar em que mês mais se realiza a reciclagem dos motoristas que tiveram CNH apreendidas por infração de embriaguez ao volante, realizamos o somatório dos meses, tendo por referência os anos de 2008 a 2014, uma vez que, em 2015, teríamos apenas os três primeiros meses do ano e isso iria interferir no resultado final. Verificou-se que os meses de março (185), agosto (190) e setembro (191) são os meses em que mais se realizaram cursos no período de 2008 a 2014.

**Gráfico 28 – Meses do ano em que mais ocorreram cursos de reciclagem – 2008 a 2014**



Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

## 5.8 ANÁLISE DOS DADOS

Trabalhar sobre o tema trânsito, em quaisquer de seus desdobramentos, leva a um elevado número de dados, tabelas, gráficos e comparações para que se possa melhor compreender o fenômeno e seus desdobramentos.

Os dados referentes ao número de acidentes, número de mortos, crimes, infrações administrativas e CNHs apreendidas só passam a ter um significado mais esclarecedor quando comparados com as políticas públicas implementadas pelo governo por meio de seus órgãos.

Nessa visão, procurou-se a principal política governamental, que é a edição de leis em seu sentido mais amplo e que servirão de marco histórico e legal para análise dos resultados.

Até o ano de 2007, tinha-se a vigência do CTB, que já criminalizava a embriaguez ao volante, além de tratá-la também como infração administrativa. Veja-se que os dados da tabela abaixo iniciam-se em 2007, e ao compararmos com o ano de 2008, quando entrou em vigor a lei seca, tem-se um aumento no número de acidentes de trânsito, embora se perceba que houve uma redução de 2,3% no número de mortos naquele ano, quando comparado com 2007.

Nos anos subsequentes à edição da Lei Seca (2009 a 2011), aumenta-se tanto o número de acidentes quanto o de mortos no trânsito, ou seja, ou a lei não obteve o resultado desejado ou faltaram políticas públicas de implementação da lei, ou essas políticas foram tímidas e não tiveram força para reduzir o número de acidentes e de mortos.

No ano de 2012, temos nova edição da lei seca e, no ano de 2013, tem-se a Resolução nº 432, do CONTRAN, que trata dos procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Códigos de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 1997). Essas duas normas, editadas um ano seguido do outro, implicaram a redução de acidentes e de mortos no trânsito no ano de 2014.

**Tabela 8 – Quantitativo de mortos e de acidentes de trânsito – Ceará – 2007 a 2014**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Acidentes</b>	19.882	20.385	22.730	26.505	26.525	25.704	27.623	23.272
<b>Mortos</b>	1.437	1.405	1.153	1.703	2.091	2.403	2.779	2.555

Fonte: Elaborada pelo autor com dados do DETRAN-CE.

Nota: grifos em amarelo significando os marcos em que houve mudança na lei.

De maneira geral, percebe-se que, de 2008 a 2013, o total de acidentes de trânsito e de mortos no Estado do Ceará é crescente, só vindo a sofrer queda a partir de 2014, ou seja, logo após a Resolução nº 432/2013-CONTRAN que facilitou o trabalho do agente de trânsito, pois, antes, era necessária a comprovação técnica de que o motorista estava alcoolizado, e essa constatação era feita por meio de etilômetro ou de perícia médica. Com a norma, o agente de trânsito passou a ter maior ação e não se tornou mais necessário o uso de provas técnicas.

Passemos, agora, a analisar o quantitativo de crimes e de infrações administrativas de embriaguez ao volante à luz das normas anteriormente referidas.

Relembrando que, em 2008, tem-se a vigência da lei seca e, em 2013, a Resolução 432/CONTRAN. Observando a tabela abaixo, infere-se que as infrações de trânsito (art. 165) são crescentes até o ano de 2012, quando era mais complexo comprovar o crime de embriaguez ao volante. A partir de 2013, o quantitativo de infrações cai bruscamente de 6.203 para 620 casos. Em contrapartida, o crime de embriaguez ao volante cresce a partir de 2013, que passa de 337 em 2012 para 4.721 em 2013 e mantém esse patamar em 2014, ou seja, o agente de trânsito, agora com mais respaldo legal, passou a autuar mais que notificar (multar) os motoristas que usavam bebidas alcoólicas.

**Tabela 9 – Crimes e infrações de embriaguez ao volante à luz da lei – 2009 a 2015**

Art. CTB	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (até fevereiro)
<b>165</b>	71	156	1975	6203	620	472	92
<b>306</b>	66	313	230	337	4721	4631	976
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>469</b>	<b>2205</b>	<b>6540</b>	<b>5341</b>	<b>5103</b>	<b>1068</b>

Fonte: Arquivos da PMCE/PRE (2015).

Nota: grifos em amarelo significando os marcos em que houve mudança na lei.

Em relação ao quantitativo de CNHs apreendidas, verifica-se que, no período de 2008 a 2012, esse total variou de 30 a 20 carteiras apreendidas ao ano, porém, de 2013 a 2015, tem-se um aumento substancial, pois passou de 29 para 161 carteiras apreendidas. Isso leva a considerarmos a influência da Resolução 432/2012 nos impactos referidos.



## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil tem se posto numa posição não satisfatória no *ranking* mundial de acidentes de trânsito. Vive-se num quadro social em que o direito de ir, vir e chegar vivo é uma luta diária do cidadão brasileiro.

Os motivos dos acidentes são os mais variados e envolvem o veículo, a via, o meio e o homem, sendo este o principal responsável, seja por não manter seu veículo em bom estado de circulação, por não tomar os cuidados indispensáveis numa via ou por dirigir sem habilitação ou até mesmo alcoolizado.

O uso do álcool por parte dos motoristas passou a fazer parte do cenário nacional, gerando acidentes cujos custos chegam à cifra dos 40 bilhões de reais por ano, os quais saem dos cofres públicos, ou melhor dizendo, do bolso de cada brasileiro, conforme dados estimados pelo IPEA.

O Código de Trânsito Brasileiro editado em 1997 pareceu não surtir os efeitos desejados, razão pela qual a citada norma recebeu três modificações, uma em 2006, outra em 2008, e finalmente a de 2012, visando a modificar o cenário do elevado número de acidentes de trânsito provocados por condutores embriagados. Nasceu, então, a lei seca.

Em vista desse cenário, este trabalho partiu da seguinte pergunta: Quais são os impactos das políticas públicas utilizadas pelos órgãos de trânsito cearenses na prevenção/repressão ao crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará?

Como objetivo geral, estabeleceu-se: Analisar o impacto das políticas públicas na prevenção/repressão do crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará.

Desse modo, traçaram-se os seguintes objetivos específicos que foram alcançados por meio dos capítulos distribuídos ao longo deste trabalho:

- a) Apresentar uma visão geral sobre o trânsito e a mobilidade social, definindo e conceituando o trânsito, o acidente e suas consequências;
- b) Apresentar um esboço histórico da legislação brasileira de trânsito;
- c) Caracterizar a embriaguez ao volante como crime e como infração administrativa e suas consequências;
- d) Discutir as políticas públicas cearenses voltadas à prevenção/repressão ao uso de álcool por motoristas no Estado do Ceará;

- e) Analisar, estatisticamente, os dados de ocorrências envolvendo acidentes de trânsito em decorrência de uso de álcool nas rodovias do Estado do Ceará;
- f) Verificar a mudança de comportamento dos condutores de veículos automotores nas rodovias do Estado do Ceará, em decorrência da adoção de políticas públicas criadas pelos órgãos de trânsito do Estado.

Quanto ao impacto das políticas públicas na prevenção/repressão do crime de embriaguez ao volante nas rodovias do Estado do Ceará, verifica-se que a lei seca veio para trazer melhoria para a qualidade de vida do cidadão no trânsito, contudo, nem a sociedade estava preparada para recepcioná-la, nem os órgãos de trânsito estruturados para aplicá-la.

A grande dificuldade verificada foi pôr em prática uma política legal com restrições para a ação do agente de trânsito, vez que o uso do etilômetro (popularmente chamado de “bafômetro”) ficou ante o argumento de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si. O resultado é que o crime de embriaguez ao volante citado no CTB tornou-se inócuo, em face da perspectiva de tornar-se, como que num passe de mágica, uma infração administrativa. Em outras palavras, o ébrio ao volante que se recusa a fazer o exame etílico é beneficiado com a medida administrativa de multa e, quiçá, apreensão da CNH, após um longo processo em que lhe assegure a amplitude da defesa.

Destarte, escolhemos três linhas de raciocínio, cujos dados seriam cruzados com as políticas públicas vigentes:

- 1) acidentes de trânsito, número de mortos;
- 2) crimes e infrações administrativas;
- 3) CNH apreendidas.

Verificou-se que, logo após a entrada em vigor da lei seca, em 2008, ocorreu aumento no número de acidentes de trânsito, embora se perceba que houve uma redução de 2,3% no número de mortos naquele ano quando comparado com 2007. Nos anos posteriores, até 2011, cresceu o número de acidentes e o de mortos no trânsito.

Os impactos positivos (redução nos acidentes e mortos no trânsito) só surgiram a partir de dezembro de 2012 com a Lei nº 12.760, de 20.12.2012

combinada com a Resolução nº 432, do CONTRAN, que trata dos 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 a aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – CTB. Essas duas normas, editadas um ano seguido do outro, implicou na redução de acidentes e de mortos no trânsito no ano de 2014.

Essa redução parece ser fruto da Lei nº 12760/2012 e da Resolução nº 432/2013-CONTRAN que facilitou o trabalho do agente de trânsito, pois, antes, era necessária a comprovação técnica de que o motorista estava alcoolizado, e essa constatação era feita por meio de etilômetro ou de perícia médica. Com a norma, o agente de trânsito passou a ter maior ação e não se tornou mais necessário o uso de provas técnicas.

Atribui-se essa diminuição ao impacto causado pela Lei nº 12.760/2012 e pela Resolução 432/2013, ao analisar-se o fato de as infrações de trânsito (art. 165) se mostrarem crescentes até o ano de 2012, quando era mais complexo comprovar o crime de embriaguez ao volante.

A partir de 2013, o quantitativo de infrações cai bruscamente de 6.203 para 620 casos. Em contrapartida, a constatação do crime de embriaguez ao volante cresce a partir de 2013, quando passa de 337, em 2012, para 4.721, em 2013, e se mantém nesse patamar em 2014, ou seja, o agente de trânsito, agora com mais respaldo legal, passou a autuar mais que notificar (multar) os motoristas que usavam bebidas alcoólicas.

Outro impacto da Lei nº 12.760/2012 e da Resolução 432/2013 se deu no quantitativo de CNHs apreendidas. Verifica-se que, no período de 2008 a 2012, esse total variou de 30 a 20 carteiras apreendidas ao ano, porém, em 2013 a 2015, tem-se um aumento substancial, pois passou de 29 para 161 carteiras apreendidas.

Além das políticas públicas legislativas, existem ainda as campanhas educativas realizadas pelo DETRAN, pela PRE e por outros órgãos de trânsito, como a PRF e a AMC, que, embora sem dados estatísticos nesses órgãos, também influenciam de forma positiva na educação dos motoristas.

Conclui-se que a Lei nº 12.760/2012 e a Resolução nº 432/2013 vieram para facilitar o trabalho do agente de trânsito na aplicação da lei e no controle social, visando a reduzir o total de acidentes de trânsito e de mortos dele decorrentes. E o impacto tem-se mostrado positivo haja vista que aumentou a apreensão de CNHs, a

prisão de motoristas embriagados e reduziu-se os acidentes e os mortos decorrentes dos acidentes de trânsito no Estado do Ceará.

Por fim, apresentam-se as seguintes sugestões:

- a) Intensificação das blitz com aplicação da lei nos casos em concreto, seja pela aplicação da infração administrativa ou pela autuação em razão do crime de embriaguez ao volante;
- b) Aumento no número de campanhas educativas, principalmente na televisão, envolvendo vítimas e familiares de pessoas que se envolveram em acidentes graves no trânsito narrando suas tragédias pessoais para que sirva de exemplo para os demais condutores;
- c) Capacitação de professores em Educação e Segurança no Trânsito, por meio de sistema de educação à distância (EAD), para que esses profissionais se tornem aptos a trabalhar com seus alunos a citada disciplina no ambiente escolar, através da transversalidade com as disciplinas constantes da grade curriculares que compõem o ensino fundamental e médio, haja vista que, nessa área, o DENATRAN distribuiu uma Cartilha de Trânsito para os professores, contudo, sem nenhuma instrução, palestra, curso ou seminário para eles.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO. **Custo dos acidentes de trânsito no Brasil chega a R\$ 28 bilhões**. Brasília, 23 fev. 2009. Disponível em: <[http://abetran.org.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=5814&Itemid=2](http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=5814&Itemid=2)>. Acesso em: 10 fev. 2015.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Trânsito: reflexões jurídicas**. V. 1: Comentários e aspectos polêmicos dos principais artigos do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Letras Jurídicas, 2009.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Gestão Pública. Sistema de Pessoal Civil. **Operação RODOVIDA**. Disponível em: <<https://portalsipec.planejamento.gov.br/noticias/operacao-rodovida>>. Acesso em: 20 mar. 2015a.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional do Trânsito. Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/%28resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c%29.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2014.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 jun. 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2014.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional do Trânsito. Resolução nº 206 de 20 de outubro de 2006. Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Brasília, 2006a. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao206\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao206_06.pdf)>. Acesso em: 20 set. 2014.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. Lei nº 11.275, de fevereiro de 2006. Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 fev. 2006b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/l11275.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/l11275.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2014.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. Lei n.º 10.259, de 12 de julho de 2001. Dispõe sobre a instituição dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais no âmbito da Justiça Federal. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 jul. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110259.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110259.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2014.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999a.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 109, de 21 de dezembro de 1999. Trata da homologação dos equipamentos, aparelhos ou dispositivos para exames de alcoolemia (etilômetros, etilotestes ou bafômetros). Brasília, 1999b.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 81, de 19 de novembro de 1998. Disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Brasília, 1998.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. Lei N.º 9.503/97, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997 e retificado em 25 set. 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2014.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995. Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 set. 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9099.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9099.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2014.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. Secretaria de Informação Legislativa. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Rio de Janeiro, 27 out. 1910. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=42474&norma=582>>. Acesso em: 20 nov. 2014.

CAMPOS, Almir de. **Policimento de trânsito na cidade de Campinas**: projeto para implantação de sistemas eletrônicos de controle de tráfego. 1998, 86 f. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores, Polícia Militar do Estado de São Paulo, São Paulo, 1998.

CUSTO sócio-econômico dos acidentes de trânsito. **Vias Seguras**, 2012. Disponível em: <<http://vias-seguras.com/os-acidentes/custos-dos-acidentes-de-trânsito>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

DOTTA, Ático. **Condutor defensivo**: teoria e prática. São Paulo: Sagra Luzzatto, 1998.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 50 f. Monografia (Curso de Pós-Graduação Lato Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) – Joinville, SC, 2012.

GADRET, J. G. **Trânsito**: superfunção urbana. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1983.

GASPARINI, Diógenes. Novo código de trânsito: os municípios e o policiamento. **Revista Força Policial**. São Paulo, n. 17, p. 11-36, 1998.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES FILHO, Antonio Magalhães. **O direito à prova no processo penal**. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

GUIMARÃES, Francisco Orleilson; CHAGAS, Francisco de Assis Cardoso. **Trânsito**: uma questão de educação e amor à vida, e sua importância como matéria curricular. Fortaleza, 1993, 68 f. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Academia de Polícia Militar Gen Edgard Facó, Polícia Militar do Ceará, Fortaleza, 1993.

GULLO, Álvaro de Aquina e Silva. **Violência urbana**: um problema social. São Paulo: Universidade de São Paulo/Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/Departamento de Sociologia, 2004. Disponível em: <[http://www.laboratoriosegurancaviaria.com.br/vio\\_urb.htm](http://www.laboratoriosegurancaviaria.com.br/vio_urb.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2015.

HONORATO, Cássio M. **Trânsito**: infrações e crimes. Campinas: Millennium, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Projeção da população do Brasil**. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia\\_visualiza.php?id\\_noticia=207&id\\_pagina=1](http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=207&id_pagina=1)>. Acesso em: 10 set. 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas**: síntese da pesquisa. Brasília, maio 2003. Disponível em: <<http://www.fkb.br/userfiles/file/Impactos%20sociais%20e%20economicos%20dos%20acidentes%20de%20transito.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2014.

JESUS, Damásio E. de. Limites à prova da embriaguez ao volante: a questão da obrigatoriedade do teste do bafômetro. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 8, n. 344, 16 jun. 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5338>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2002.

MACEDO FILHO, Edison de Oliveira. A obrigatoriedade de avaliação médica como condição especial para a suspensão condicional do processo nos crimes praticados sob a influência de álcool. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3654>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

MORAES, Alexandre Pouchain de. O devido processo legal e o bafômetro. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 2, n. 24, abr. 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1748>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

MOREIRA, José Luiz. **Educação de trânsito: uma proposta**. 1997, 102 f. Monografia (Curso Superior de Polícia) – Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores, Polícia Militar do Estado de São Paulo, São Paulo, 1997.

NÉRI, Felipe. Entenda projeto aprovado pela Câmara que endurece a Lei Seca. **G1**, Brasília, 12 abr. 2012. Política. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2012/04/entenda-projeto-aprovado-pela-camara-que-endurece-lei-seca.html>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

NERY JÚNIOR, Nelson. **Princípios do processo civil na constituição federal**. 6. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. Do alcance do art. 291 do CT e da inexigibilidade de representação nos crimes de trânsito de embriaguez e racha. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 4, n. 29, 1 mar. 1999. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/1742>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

OPERAÇÃO RODOVIDA – balanço de operações da PRF no carnaval. **CBN**, Foz do Iguaçu, PR, 19 fev. 2015b. Notícias. Disponível em: <<http://www.cbnfoz.com.br/editorial/brasil/operacoes/policia-rodoviaria-federal/19022015-239375-operacao-rodovida-balanco-de-operacoes-da-prf-no-carnaval>>. Acesso em 20 mar. 2015.  
PEREIRA, Márcia de Andrade. **O novo código de trânsito brasileiro: impactos no trânsito urbano e outros aspectos**. São Paulo: USP, 1999.

PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos; RIBEIRO, D. **Doutrina, legislação e jurisprudência de Trânsito**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1984.

PRF inicia 'Operação Integrada Rodovida' nas estradas do Ceará. **G1 Ceará**, Fortaleza, 12 dez. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/transito/noticia/2014/12/prf-realiza-operacao-integrada-rodovida-nas-estradas-do-ceara.html>>. Acesso em 22 mar. 2015.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

ROESLER, Átila da Rold. Novas (e velhas) polêmicas sobre os crimes de trânsito. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 250, 14 mar. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/4949>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

SAMPAIO, André Luís Marinho. O "bafômetro" na Lei nº 9.503/97. Código de trânsito brasileiro - CTB. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 60, nov. 2002. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3555>>. Acesso em: 12 jan. 2015.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, 1999, v.13, n. 3, p. 107-116, 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v13n3/v13n3a13.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2015.



SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Reginaldo de Souza. **Mortes por acidentes de trânsito no Brasil**: cuidado, quem será a próxima vítima. Postado em: 23 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.vermelhinhodabahia.com/2012/02/mortes-por-acidentes-de-transito-no.html>>. Acesso em: 15 jan. 2015.

SILVA JÚNIOR, Edison Miguel da; SILVA, Mozart Brum. Obrigatoriedade do bafômetro no Estado Democrático de Direito. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 27, dez. 2008. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1749>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

SOUSA, M. T. R.; SOUSA, J. R. Aspectos psicológicos relacionados á mobilidade e à acessibilidade no espaço urbano: uma revisão da literatura. **Geografar**, Curitiba, v. 4, n. 1, jan./jun. 2009. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/geografar/article/view/14425>>. Acesso em 15 jan. 2015.

SOUZA, Celina. "Políticas Públicas: Questões Temáticas e de Pesquisa", **Caderno CRH**, Salvador, v. 9, p. 11-24, jul./dez. 2003.

**VASCONCELOS, E. A. O que é trânsito? São Paulo: Brasiliense, 1991.**

**ANEXOS**



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

**LEI Nº 10.259, DE 12 DE JULHO DE 2001.**

Vigência

Dispõe sobre a instituição dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais no âmbito da Justiça Federal.

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

Art. 1º São instituídos os Juizados Especiais Cíveis e Criminais da Justiça Federal, aos quais se aplica, no que não conflitar com esta Lei, o disposto na Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.

~~Art. 2º Compete ao Juizado Especial Federal Criminal processar e julgar os feitos de competência da Justiça Federal relativos às infrações de menor potencial ofensivo.~~

~~— Parágrafo único. Consideram-se infrações de menor potencial ofensivo, para os efeitos desta Lei, os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a dois anos, ou multa.~~

Art. 2º Compete ao Juizado Especial Federal Criminal processar e julgar os feitos de competência da Justiça Federal relativos às infrações de menor potencial ofensivo, respeitadas as regras de conexão e continência. (Redação dada pela Lei nº 11.313, de 2006)

Parágrafo único. Na reunião de processos, perante o juízo comum ou o tribunal do júri, decorrente da aplicação das regras de conexão e continência, observar-se-ão os institutos da transação penal e da composição dos danos civis. (Redação dada pela Lei nº 11.313, de 2006)

Art. 3º Compete ao Juizado Especial Federal Cível processar, conciliar e julgar causas de competência da Justiça Federal até o valor de sessenta salários mínimos, bem como executar as suas sentenças.

§ 1º Não se incluem na competência do Juizado Especial Cível as causas:

I - referidas no art. 109, incisos II, III e XI, da Constituição Federal, as ações de mandado de segurança, de desapropriação, de divisão e demarcação, populares, execuções fiscais e por improbidade administrativa e as demandas sobre direitos ou interesses difusos, coletivos ou individuais homogêneos;

II - sobre bens imóveis da União, autarquias e fundações públicas federais;

III - para a anulação ou cancelamento de ato administrativo federal, salvo o de natureza previdenciária e o de lançamento fiscal;

IV - que tenham como objeto a impugnação da pena de demissão imposta a servidores públicos civis ou de sanções disciplinares aplicadas a militares.

§ 2º Quando a pretensão versar sobre obrigações vincendas, para fins de competência do Juizado Especial, a soma de doze parcelas não poderá exceder o valor referido no art. 3º, caput.

§ 3º No foro onde estiver instalada Vara do Juizado Especial, a sua competência é absoluta.

Art. 4º O Juiz poderá, de ofício ou a requerimento das partes, deferir medidas cautelares no curso do processo, para evitar dano de difícil reparação.

Art. 5º Exceto nos casos do art. 4º, somente será admitido recurso de sentença definitiva.

Art. 6º Podem ser partes no Juizado Especial Federal Cível:

I – como autores, as pessoas físicas e as microempresas e empresas de pequeno porte, assim definidas na Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996;

II – como réus, a União, autarquias, fundações e empresas públicas federais.

Art. 7º As citações e intimações da União serão feitas na forma prevista nos arts. 35 a 38 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993.

Parágrafo único. A citação das autarquias, fundações e empresas públicas será feita na pessoa do representante máximo da entidade, no local onde proposta a causa, quando ali instalado seu escritório ou representação; se não, na sede da entidade.

Art. 8º As partes serão intimadas da sentença, quando não proferida esta na audiência em que estiver presente seu representante, por ARMP (aviso de recebimento em mão própria).

§ 1º As demais intimações das partes serão feitas na pessoa dos advogados ou dos Procuradores que oficiem nos respectivos autos, pessoalmente ou por via postal.

§ 2º Os tribunais poderão organizar serviço de intimação das partes e de recepção de petições por meio eletrônico.

Art. 9º Não haverá prazo diferenciado para a prática de qualquer ato processual pelas pessoas jurídicas de direito público, inclusive a interposição de recursos, devendo a citação para audiência de conciliação ser efetuada com antecedência mínima de trinta dias.

Art. 10. As partes poderão designar, por escrito, representantes para a causa, advogado ou não.

Parágrafo único. Os representantes judiciais da União, autarquias, fundações e empresas públicas federais, bem como os indicados na forma do caput, ficam autorizados a conciliar, transigir ou desistir, nos processos da competência dos Juizados Especiais Federais.

Art. 11. A entidade pública ré deverá fornecer ao Juizado a documentação de que disponha para o esclarecimento da causa, apresentando-a até a instalação da audiência de conciliação.

Parágrafo único. Para a audiência de composição dos danos resultantes de ilícito criminal (arts. 71, 72 e 74 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995), o representante da entidade que comparecer terá poderes para acordar, desistir ou transigir, na forma do art. 10.

Art. 12. Para efetuar o exame técnico necessário à conciliação ou ao julgamento da causa, o Juiz nomeará pessoa habilitada, que apresentará o laudo até cinco dias antes da audiência, independentemente de intimação das partes.

§ 1º Os honorários do técnico serão antecipados à conta de verba orçamentária do respectivo Tribunal e, quando vencida na causa a entidade pública, seu valor será incluído na ordem de pagamento a ser feita em favor do Tribunal.

§ 2º Nas ações previdenciárias e relativas à assistência social, havendo designação de exame, serão as partes intimadas para, em dez dias, apresentar quesitos e indicar assistentes.

Art. 13. Nas causas de que trata esta Lei, não haverá reexame necessário.

Art. 14. Caberá pedido de uniformização de interpretação de lei federal quando houver divergência entre decisões sobre questões de direito material proferidas por Turmas Recursais na interpretação da lei.

§ 1º O pedido fundado em divergência entre Turmas da mesma Região será julgado em reunião conjunta das Turmas em conflito, sob a presidência do Juiz Coordenador.

§ 2º O pedido fundado em divergência entre decisões de turmas de diferentes regiões ou da proferida em contrariedade a súmula ou jurisprudência dominante do STJ será julgado por Turma de Uniformização, integrada por juízes de Turmas Recursais, sob a presidência do Coordenador da Justiça Federal.

§ 3º A reunião de juízes domiciliados em cidades diversas será feita pela via eletrônica.

§ 4º Quando a orientação acolhida pela Turma de Uniformização, em questões de direito material, contrariar súmula ou jurisprudência dominante no Superior Tribunal de Justiça -STJ, a parte interessada poderá provocar a manifestação deste, que dirimirá a divergência.

§ 5º No caso do § 4º, presente a plausibilidade do direito invocado e havendo fundado receio de dano de difícil reparação, poderá o relator conceder, de ofício ou a requerimento do interessado, medida liminar determinando a suspensão dos processos nos quais a controvérsia esteja estabelecida.

§ 6º Eventuais pedidos de uniformização idênticos, recebidos subsequente em quaisquer Turmas Recursais, ficarão retidos nos autos, aguardando-se pronunciamento do Superior Tribunal de Justiça.

§ 7º Se necessário, o relator pedirá informações ao Presidente da Turma Recursal ou Coordenador da Turma de Uniformização e ouvirá o Ministério Público, no prazo de cinco dias. Eventuais interessados, ainda que não sejam partes no processo, poderão se manifestar, no prazo de trinta dias.

§ 8º Decorridos os prazos referidos no § 7º, o relator incluirá o pedido em pauta na Seção, com preferência sobre todos os demais feitos, ressalvados os processos com réus presos, os habeas corpus e os mandados de segurança.

§ 9º Publicado o acórdão respectivo, os pedidos retidos referidos no § 6º serão apreciados pelas Turmas Recursais, que poderão exercer juízo de retratação ou declará-los prejudicados, se veicularem tese não acolhida pelo Superior Tribunal de Justiça.

§ 10. Os Tribunais Regionais, o Superior Tribunal de Justiça e o Supremo Tribunal Federal, no âmbito de suas competências, expedirão normas regulamentando a composição dos órgãos e os procedimentos a serem adotados

para o processamento e o julgamento do pedido de uniformização e do recurso extraordinário.

Art. 15. O recurso extraordinário, para os efeitos desta Lei, será processado e julgado segundo o estabelecido nos §§ 4º a 9º do art. 14, além da observância das normas do Regimento.

Art. 16. O cumprimento do acordo ou da sentença, com trânsito em julgado, que imponham obrigação de fazer, não fazer ou entrega de coisa certa, será efetuado mediante ofício do Juiz à autoridade citada para a causa, com cópia da sentença ou do acordo.

Art. 17. Tratando-se de obrigação de pagar quantia certa, após o trânsito em julgado da decisão, o pagamento será efetuado no prazo de sessenta dias, contados da entrega da requisição, por ordem do Juiz, à autoridade citada para a causa, na agência mais próxima da Caixa Econômica Federal ou do Banco do Brasil, independentemente de precatório.

§ 1º Para os efeitos do § 3º do art. 100 da Constituição Federal, as obrigações ali definidas como de pequeno valor, a serem pagas independentemente de precatório, terão como limite o mesmo valor estabelecido nesta Lei para a competência do Juizado Especial Federal Cível (art. 3º, caput).

§ 2º Desatendida a requisição judicial, o Juiz determinará o seqüestro do numerário suficiente ao cumprimento da decisão.

§ 3º São vedados o fracionamento, repartição ou quebra do valor da execução, de modo que o pagamento se faça, em parte, na forma estabelecida no § 1º deste artigo, e, em parte, mediante expedição do precatório, e a expedição de precatório complementar ou suplementar do valor pago.

§ 4º Se o valor da execução ultrapassar o estabelecido no § 1º, o pagamento far-se-á, sempre, por meio do precatório, sendo facultado à parte exeqüente a renúncia ao crédito do valor excedente, para que possa optar pelo pagamento do saldo sem o precatório, da forma lá prevista.

Art. 18. Os Juizados Especiais serão instalados por decisão do Tribunal Regional Federal. O Juiz presidente do Juizado designará os conciliadores pelo período de dois anos, admitida a recondução. O exercício dessas funções será gratuito, assegurados os direitos e prerrogativas do jurado (art. 437 do Código de Processo Penal).

Parágrafo único. Serão instalados Juizados Especiais Adjuntos nas localidades cujo movimento forense não justifique a existência de Juizado Especial, cabendo ao Tribunal designar a Vara onde funcionará.

Art. 19. No prazo de seis meses, a contar da publicação desta Lei, deverão ser instalados os Juizados Especiais nas capitais dos Estados e no Distrito Federal.

Parágrafo único. Na capital dos Estados, no Distrito Federal e em outras cidades onde for necessário, neste último caso, por decisão do Tribunal Regional Federal, serão instalados Juizados com competência exclusiva para ações previdenciárias.

Art. 20. Onde não houver Vara Federal, a causa poderá ser proposta no Juizado Especial Federal mais próximo do foro definido no art. 4º da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, vedada a aplicação desta Lei no juízo estadual.

Art. 21. As Turmas Recursais serão instituídas por decisão do Tribunal Regional Federal, que definirá sua composição e área de competência, podendo abranger mais de uma seção.

~~§ 1º Não será permitida a recondução, salvo quando não houver outro juiz na sede da Turma Recursal ou na Região. (Revogado pela Lei nº 12.665, de 2012)~~

~~§ 2º A designação dos juízes das Turmas Recursais obedecerá aos critérios de antigüidade e merecimento. (Revogado pela Lei nº 12.665, de 2012)~~

Art. 22. Os Juizados Especiais serão coordenados por Juiz do respectivo Tribunal Regional, escolhido por seus pares, com mandato de dois anos.

Parágrafo único. O Juiz Federal, quando o exigirem as circunstâncias, poderá determinar o funcionamento do Juizado Especial em caráter itinerante, mediante autorização prévia do Tribunal Regional Federal, com antecedência de dez dias.

Art. 23. O Conselho da Justiça Federal poderá limitar, por até três anos, contados a partir da publicação desta Lei, a competência dos Juizados Especiais Cíveis, atendendo à necessidade da organização dos serviços judiciários ou administrativos.

Art. 24. O Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal e as Escolas de Magistratura dos Tribunais Regionais Federais criarão programas de informática necessários para subsidiar a instrução das causas submetidas aos Juizados e promoverão cursos de aperfeiçoamento destinados aos seus magistrados e servidores.

Art. 25. Não serão remetidas aos Juizados Especiais as demandas ajuizadas até a data de sua instalação.



Art. 26. Competirá aos Tribunais Regionais Federais prestar o suporte administrativo necessário ao funcionamento dos Juizados Especiais.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor seis meses após a data de sua publicação.

Brasília, 12 de julho de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

*Paulo de Tarso Tamos Ribeiro*

*Roberto Brant*

*Gilmar Ferreira Mendes*

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 13.7.2001



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

**LEI Nº 11.275, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2006.**

Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:..." (NR)

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

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

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

"Art. 302. ....

Parágrafo único. ....

V - estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 7 de fevereiro de 2006; 185<sup>o</sup> da Independência e 118<sup>o</sup> da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

*Márcio Thomaz Bastos*

*Márcio Fortes de Almeida*



MINISTÉRIO DAS CIDADES  
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO  
RESOLUÇÃO Nº 206 DE 20 DE OUTUBRO DE 2006.

Resolução nº 206 de 20/10/2006 / CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
(D.O.U. 10/11/2006)

**Requisitos necessários para constatar o consumo de álcool e outras substâncias.**

Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. (Revogada pela Resolução CONTRAN nº 432 de 2012)

RESOLUÇÃO No- 206, DE 20 DE OUTUBRO DE 2006

Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, SNT;

CONSIDERANDO a nova redação dos art. 165, 277 e 302, da Lei nº 9.503/97, dada pela Lei nº 11.275, de 07 de fevereiro de 2006;

CONSIDERANDO a disposição do caput do art. 276 da mesma Lei nº 9.503/97 e a necessidade de regulamentação prevista no seu parágrafo único;

CONSIDERANDO o estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ABRAMET, acerca dos procedimentos médicos para fiscalização de embriaguez de condutores, resolve:

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

I - teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue;

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;

III - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;

IV - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

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

§ 1º. Os sinais de que trata o caput deste artigo, que levaram o agente da Autoridade de Trânsito à constatação do estado do condutor e à caracterização da infração prevista no artigo 165 da Lei nº 9.503/97, deverão ser por ele descritos na ocorrência ou em termo específico que contenham as informações mínimas indicadas no Anexo desta Resolução.

§ 2º. O documento citado no parágrafo 1º deste artigo deverá ser preenchido e firmado pelo agente da Autoridade de Trânsito, que confirmará a recusa do condutor em se submeter aos exames previstos pelo artigo 277 da Lei nº 9.503/97.

Art. 3º. É obrigatória a realização do exame de alcoolemia para as vítimas fatais de cidentes de trânsito.

Art. 4º Quando a infração for constatada por medidor de alcoolemia - etilômetro as notificações da autuação e da penalidade, além do disposto no Código de Trânsito

Brasileiro e na legislação complementar, devem conter, a alcoolemia medida pelo aparelho e a considerada para efeito da aplicação da penalidade.

§ 1º A alcoolemia considerada para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todos expressos em mg / L (miligrama de álcool por litro de ar expirado).

§ 2º O erro máximo admitido deve respeitar a legislação metrológica em vigor.

Art. 5º Após a devida constatação da condução de veículo sob efeito de álcool, substâncias entorpecentes, tóxicas ou de efeitos análogos, será lavrado o Auto de Infração de Trânsito e adotadas as providências e medidas administrativas previstas nos artigos 165, 276 e 277 da Lei nº 9.503/97.

Art. 6º. O medidor de alcoolemia- etilômetro- deve observar os seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II - ser aprovado na verificação metrológica inicial realizada pelo INMETRO ou órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ;

III - ser aprovado na verificação periódica anual realizada pelo INMETRO ou RBMLQ;

IV - ser aprovado em inspeção em serviço ou eventual, conforme determina a legislação metrológica vigente.

Art. 7º. As condições de utilização do medidor de alcoolemia - etilômetro- devem obedecer a esta resolução e à legislação metrológica em vigor.

Art. 8º Os órgão e entidades executivos de trânsito e rodoviários terão o prazo de até 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta Resolução, para adequarem seus procedimentos.

Art. 9º Esta Resolução entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução nº 81/98 do CONTRAN.

ALFREDO PERES DA SILVA

Presidente do Conselho

JOSÉ ANTONIO SILVÉRIO

Ministério da Ciência e Tecnologia - Suplente

FERNANDO MARQUES DE FREITAS

Ministério da Defesa - Suplente

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES

Ministério da Educação - Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS

Ministério do Meio Ambiente - Suplente

VALTER CHAVES COSTA

Ministério da Saúde - Titular

ANEXO

Informações mínimas que deverão constar no documento mencionado no artigo 2º desta Resolução, acerca do condutor e do fato:

I. Quanto ao condutor:

- a. Nome
- b. Número do Prontuário da CNH ou do documento de identificação;
- c-Endereço, sempre que possível.

II. Quanto ao veículo:

- a. Placa/UF;
- b. Marca.

III. Quanto ao fato:

- a. Data;
- b. Hora;
- c. Local;
- d-Número do auto de infração.

IV. Relato:

a. O condutor:

- i. Envolveu-se em acidente de trânsito;
- ii. Declara ter ingerido bebida alcoólica;

Em caso positivo, quando:

- iii. Declara ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de efeito análogo.

Em caso positivo, quando:

- iv. Nega ter ingerido bebida alcoólica;
- v. Nega ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de Efeito análogo;

b. Quanto à aparência, se o condutor apresenta:

- i. Sonolência;
- ii. Olhos vermelhos;
- iii. Vômito;

- iv. Soluços;
- v. Desordem nas vestes;
- vi. Odor de álcool no hálito.
- c. Quanto à atitude, se o condutor apresenta:
  - i. Agressividade;
  - ii. Arrogância;
  - iii. Exaltação;
  - iv. Ironia;
  - v. Falante;
  - vi. Dispersão.
- d. Quanto à orientação, se o condutor:
  - i. sabe onde está;
  - ii. sabe a data e a hora.
- e. Quanto à memória, se o condutor:
  - i. sabe seu endereço;
  - ii. lembra dos atos cometidos;
- f. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:
  - i. Dificuldade no equilíbrio;
  - ii. Fala alterada;
- II. Afirmação expressa de que:

De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor [nome do condutor] do veículo de placa [placa do veículo], [está/não está] sob a influência de álcool, substância tóxica, entorpecente ou de efeitos análogos e se recusou a submeter-se aos testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado.

- III. Dados do Policial ou do Agente da Autoridade de Trânsito:
  - a. Nome;
  - b. Matrícula;
  - c. Assinatura.





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

**LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008.**

Mensagem de Veto

Conversão da Medida

Provisória nº 415, de 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

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

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

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

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

Art. 3º Ressalvado o disposto no § 3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).

Art. 4º Competem à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 1º A União poderá firmar convênios com Estados, Municípios e com o Distrito Federal, a fim de que estes também possam exercer a fiscalização e aplicar as multas de que tratam os arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 2º Configurada a reincidência, a Polícia Rodoviária Federal ou ente conveniado comunicará o fato ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT ou, quando se tratar de rodovia concedida, à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para a aplicação da penalidade de suspensão da autorização de acesso à rodovia.

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I - o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIII:

Art. 10. .....

.....

XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça.

.....” (NR)

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Infração - gravíssima;

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

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

.....” (NR)

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 277. .....

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

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos ncaput deste artigo.” (NR)

V - o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 291. .....

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.” (NR)

VI - o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.” (NR)

VII - (VETADO)

VIII - o art. 306 passa 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:

.....  
Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR)

Art. 6º Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 7º A Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A. Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que é crime dirigir sob a influência de álcool, punível com detenção.”

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Fica revogado o inciso V do parágrafo único do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Brasília, 16 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

*Tarso Genro*

*Alfredo Nascimento*

*Fernando Haddad*

*José Gomes Temporão*

*Marcio Fortes de Almeida*

*Jorge Armando Felix*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.6.2008



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

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

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

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

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

“Art. 165. ....

.....

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

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

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

“Art. 262. ....

.....

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

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

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

“Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

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

.....” (NR)

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

.....

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

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

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

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

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

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

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO -.....

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

.....

ESTRADA - .....

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

.....”

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

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

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

DILMA ROUSSEFF

*José Eduardo Cardozo*

*Alexandre Rocha Santos Padilha*

*Aguinaldo Ribeiro*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 21.12.2012



MINISTÉRIO DAS CIDADES  
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

Resolução nº 432 de 23/01/2013 / CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
(D.O.U. 29/01/2013)

Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

CONSIDERANDO a nova redação dos art. 165, 276, 277 e 302, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dada pela Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012;

CONSIDERANDO o estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ABRAMET, acerca dos procedimentos médicos para fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pelos condutores; e

CONSIDERANDO o disposto nos processos nos 80001.005410/2006-70, 80001.002634/2006-20 e 80000.000042/2013-11; resolve:

Art. 1º 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, 277 e da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



Art. 2º A fiscalização do consumo, pelos condutores de veículos automotores, de bebidas alcoólicas e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência deve ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito.

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

I - exame de sangue;

II - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III - teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV - verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

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

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

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

Do teste de etilômetro

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

I - ter seu modelo aprovado pelo INMETRO;

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

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

Dos sinais de alteração da capacidade psicomotora

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

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

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

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§ 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

Da infração administrativa

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

I - exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue;

II - teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da "Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro" constante no Anexo I;

III - sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5º.

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

Do crime - decigramas de álcool por litro de sangue

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

I - exame de sangue que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6 dg/L);

II - teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro máximo

admissível nos termos da "Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro" constante no Anexo I;

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. 5º.

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

§ 2º 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.

Do auto de infração

Art. 8º Além das exigências estabelecidas em regulamentação específica, o auto de infração lavrado em decorrência da infração prevista no art. 165 do CTB deverá conter:

I - no caso de encaminhamento do condutor para exame de sangue, exame clínico ou exame em laboratório especializado, a referência a esse procedimento;

II - no caso do art. 5º, os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o Anexo II ou a referência ao preenchimento do termo específico de que trata o § 2º do art. 5º;

III - no caso de teste de etilômetro, a marca, modelo e nº de série do aparelho, nº do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em mg/L;

IV - conforme o caso, a identificação da (s) testemunha (s), se houve fotos, vídeos ou outro meio de prova complementar, se houve recusa do condutor, entre outras informações disponíveis.

§ 1º Os documentos gerados e o resultado dos exames de que trata o inciso I deverão ser anexados ao auto de infração.

§ 2º No caso do teste de etilômetro, para preenchimento do campo "Valor Considerado" do auto de infração, deve-se observar as margens de erro admissíveis, nos termos da "Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro" constante no Anexo I.

Das medidas administrativas

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

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

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

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

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

Disposições gerais

Art. 11. É obrigatória a realização do exame de alcoolemia para as vítimas fatais de acidentes de trânsito.

Art. 12. Ficam convalidados os atos praticados na vigência da Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012, com o reconhecimento da margem de tolerância de que trata o art. 1º da Deliberação CONTRAN referida no caput (0,10 mg/L) como limite regulamentar.

Art. 13. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 109, de 21 de Novembro de 1999, e nº 206, de 20 de outubro de 2006, e a Deliberação CONTRAN nº 133, de 21 de dezembro de 2012.

Art. 14. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MORVAM COTRIM DUARTE

Presidente do Conselho

Em exercício

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES

p/Ministério da Justiça

GUIOVALDO NUNES LAPORT FILHO

p/Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA

p/Ministério dos Transportes

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA

p/Ministério da Saúde

JOSÉ ANTÔNIO SILVÉRIO

p/Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

PAULO CESAR DE MACEDO

p/Ministério do Meio Ambiente

JOÃO ALENCAR OLIVEIRA JÚNIOR

p/Ministério das Cidades

Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910

Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automoveis.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 28 § 1º da lei n. 2.221 de 30 de dezembro de 1909 e do art. 22 n. X da lei n. 1.841 de 31 de dezembro de 1907 e tendo em vista a necessidade de facilitar os transportes no paiz,

Decreta:

Artigo unico. E' approvedo o regulamento que com este baixa assignado pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas, para o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automoveis industriaes, ligando dous ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 23/11/1910

**Publicação:**

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/11/1910, Página 9859 (Publicação Original)