



CONTRIBUIÇÃO DA LEGISLAÇÃO NA REDUÇÃO DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO POR ALCOOLEMIA

José Luiz Britto Bastos

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Walter Porto Junior

Rio de Janeiro
Junho de 2012

CONTRIBUIÇÃO DA LEGISLAÇÃO NA REDUÇÃO DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO
POR ALCOOLEMIA

José Luiz Britto Bastos

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

Prof. Walter Porto Junior, Dr.- Ing.

Prof^a. Milena Bodmer, D.Sc

Prof^a. Maria Cristina Fogliatti de Sinay, Ph.D

RIO DE JANEIRO, RJ- BRASIL
JUNHO DE 2012

Bastos, José Luiz Britto.

Contribuição da Legislação na Redução das Infrações de Trânsito por Alcoolemia / José Luiz Britto Bastos. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2012.

XV, 140 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Walter Porto Junior

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2012.

Referências Bibliográficas: p. 117 -127

1. Alcoolemia no Trânsito. 2. Infração por Alcoolemia.
3. Código de Trânsito. I. Porto Junior, Walter. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

DEDICATÓRIA

À Energia Cósmica Suprema que me conduz e especialmente, às minhas filhas Luiza, Graziella e Helaynne e à Dalila, minha dedicada companheira.

“As leis escritas ou não, que governam os povos, não são fruto do capricho ou do arbítrio de quem legisla. Ao contrário, decorrem da realidade social e da História concreta própria ao povo considerado. Não existem leis justas ou injustas. O que existe são leis mais ou menos adequadas a um determinado povo e a uma determinada circunstância de época ou lugar. O autor procura estabelecer a relação das leis com as sociedades, ou ainda, com o espírito dessas”. (MONTESQUIEU, 1748)

AGRADECIMENTOS

Ao meu Orientador Prof. Walter Porto Junior pela paciência e todos os ensinamentos recebidos ao longo deste Curso de Mestrado.

Aos Professores Maria Cristina Fogliatti de Sinay, Milena Bodmer, Marilita Gnecco de Camargo Braga, Sheila Menini, Licínio da Silva Portugal, Carlos David Nassi, Hostílio Xavier Rattón Neto, Michel Thiollent, Paulo Cezar Martins Ribeiro, Carlos Eduardo Meurer e Jonicy Barros Ramos (in memoriam).

Às diletas funcionárias da secretaria Ieda Elizabeth Borges Viot, Jane Correa de Souza, Maria Helena Santos Oliveira;

A todos os colegas de turma, especialmente ao Fábio, Miquéias e Luciana.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.).

CONTRIBUIÇÃO DA LEGISLAÇÃO NA REDUÇÃO DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO POR ALCOOLEMIA

José Luiz Britto Bastos

Junho/2012

Orientador: Walter Porto Junior

Programa: Engenharia de Transporte

A dissertação teve por objetivo analisar a aplicação da lei na redução das infrações de trânsito por alcoolemia. O estudo baseou-se em breve revisão da literatura que aborda os impactos dos acidentes de trânsito provocados pelo uso de bebidas alcoólicas na direção de veículos automotores. A pesquisa analisa a legislação nacional de trânsito que proíbe beber e dirigir assim como a constitucionalidade dos dispositivos legais que determinam a aplicação do teste de alcoolemia por instrumento tecnológico próprio denominado etilômetro. O estudo compara a legislação brasileira de trânsito com a de outros países, aprofunda-se nos aspectos da exigência de uma fiscalização mais eficaz na aplicação da lei, sugerindo a adoção imediata e permanente de políticas públicas educacionais para um trânsito mais seguro. Em conclusão é possível admitir incorreções na interpretação da lei de trânsito por parte de juristas. Em suas decisões, o Poder Judiciário, no entanto, está admitindo o tipo doloso para os crimes de trânsito, julgados que contribuem de forma mediata para a redução das infrações de trânsito por alcoolemia.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

CONTRIBUTION OF THE LEGISLATION IN THE REDUTION OF TRAFFIC
INFRACTIONS BY ALCOOLEMIA

José Luiz Britto Bastos

June/2012

Advisor: Walter Porto Junior

Department: Transportation Engineering

The research aims to analyze the law enforcement in the reduction of traffic violations due to alcohol consumption. The study was based on a brief review of the literature that addresses the impacts of the traffic accidents caused by the use of alcoholic beverages in the direction of automotive vehicles. The research analyses the national transit legislation prohibiting drinking and driving as well the constitutionality of legal provisions that govern the application of the breath analysis test called etilômetro. The study compares the Brazilian traffic legislation with other countries, goes deeper into the aspects of the requirement for more effective supervision in law enforcement, suggesting the immediate adoption and permanent educational policies for a safer traffic. In conclusion it is possible to admit mistakes in the interpretation of traffic law by jurists. However, in its decisions the judiciary is assuming judged transit crimes as felony that contributes to mediate the reduction of traffic violations due to alcohol consumption.

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	1
1.1 Considerações Iniciais	1
1.2 Objetivo	4
1.3 Justificativa	5
1.4 Metodologia da Pesquisa	6
1.5 Estrutura da Dissertação	8
CAPÍTULO II - REVISÃO DA LITERATURA	9
2.1 Considerações Gerais	9
CAPÍTULO III - ACIDENTES DE TRÂNSITO DECORRENTES DA ALCOOLEMIA	23
3.1 Alcoolismo no Trânsito	23
3.2 Impactos das Infrações de Trânsito Decorrentes da Alcoolemia	25
3.3 Considerações Finais	29
CAPÍTULO IV - LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	31
4.1 Comentário sobre a Legislação Nacional de Trânsito	31
4.2 Aspectos Legais da Proibição da Alcoolemia no Trânsito	36
4.3 Aplicação da Legislação de Trânsito	37
4.4 Considerações Finais	40
CAPÍTULO V- QUESTÕES JURÍDICAS SOBRE A PROVA DA ALCOOLEMIA	42
5.1 Aspectos da Legislação de Trânsito em Outros Países	42
5.1.1 Legislação de Trânsito da Espanha	44
5.1.2 Legislação de Trânsito da Grã-Bretanha	45
5.1.3 Legislação de Trânsito na França	47
5.1.4 Legislação de Trânsito na Noruega	48
5.1.5 Legislação de Trânsito no Reino Unido	49
5.1.6 Legislação de Trânsito na Suécia	49
5.1.7 Legislação de Trânsito na Colômbia	50

5.1.8 Legislação de Trânsito no Chile	51
5.1.9 Legislação de Trânsito no Uruguai	51
5.1.10 Legislação de Trânsito na Argentina	52
5.1.11 Legislação de Trânsito no México	53
5.2 Aplicação da Legislação de Trânsito no Brasil	56
5.3 Constitucionalidade da Lei 11.705/2008 ou “Lei Seca”	63
5.3.1 Comentários sobre a Ação Direta e Inconstitucionalidade da Lei 11.705/2008	63
5.3.2 Análise dos Dados da Pesquisa/Ensaio Exploratório sobre a Constitucionalidade da Lei Seca	66
5.3.3 Detalhamento Sobre os Dados da Pesquisa/Ensaio Exploratório	70
5.3.4 Considerações Finais	76
5.4 Experiência Nacional	77
5.4.1 Alegações para a Recusa do Teste Comprobatório da Alcoolemia	77
5.4.2 Obrigatoriedade da Aplicação da Lei Seca	85
5.5 Considerações Finais	85
 CAPÍTULO VI - IMPACTO DA LEGISLAÇÃO SOBRE AS INFRAÇÕES DE	
TRÂNSITO POR ALCOOLEMIA	88
6.1 Contribuição da Fiscalização no Cumprimento da Lei	88
6.2 Educação para um Trânsito Seguro	98
6.2.1 Políticas Públicas Educacionais Para o Trânsito	103
6.2.2 Elaboração de Estratégias de Educação e Persuasão Referentes ao Álcool	106
6.3 Contribuição da Tecnologia para um Trânsito mais Seguro	107
6.4 Medidas Preventivas de Proteção a Motoristas Embriagados	109
6.5 Considerações Finais	110
 CAPÍTULO VII - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	
7.1 Conclusões	112
7.2 Recomendações	115
 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	117

ANEXOS

Anexo I	Caderno da Pesquisa/Ensaio Exploratório	128
Anexo II	Artigo Legalidade do Bafômetro de Dalmo Dallari	137
Anexo III	Comentários Sobre a Constitucionalidade da Lei Seca	139

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Limites da concentração de álcool no sangue (g/dl) país/zona	03
Figura 2 - Concentração de jovens em loja de conveniência	17
Figura 3 - Jovens consumindo bebidas alcoólicas	17
Figura 4 - Acidentes de trânsito fatais decorrentes do uso de álcool (países)	26
Figura 5 - Estatística de mortos em acidentes de trânsito Brasil 1997/2007	27
Figura 6 - Cronograma da concepção da lei seca	34
Figura 7 - Pesquisa- questão 1 inescusabilidade do teste de alcoolemia	72
Figura 8 - Pesquisa- questão 2 constitucionalidade da lei 11.707/2008	73
Figura 9 - Pesquisa- questão 3 teste alcoolemia prova contra examinando	74
Figura 10 - Pesquisa- questão 4 revogação da lei por tratados internacionais	75
Figura 11 - Modelos de bafômetros	77
Figura 12 - Modelo de bafômetro passivo	79
Figura 13 - Acidentes por alcoolemia com vítimas fatais	89
Figura 14 - “Balada” noturna	89
Figura 15 - Fiscalização da lei seca- São Paulo	90
Figura 16 - Fiscalização da lei seca- Rio de Janeiro	93
Figura 17 - Mortes em acidentes de trânsito no Brasil	94
Figura 18 - Acidentes de trânsito por alcoolemia	95
Figura 19 - Transitolândia Juiz de Fora- MG	101
Figura 20 - Sensores para detecção de alcoolemia	108
Figura 21 - Sensor de alcoolemia integrado a rastreador	109

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Abordagem condutores de veículos automotores Vitória ES 2005/06 ..	12
Tabela 2 - Pesquisa álcool/direção p/faixa etária Vitória ES 2005/2006	13
Tabela 3 - População pesquisada –Vitória ES 2005/2006	13
Tabela 4 - Fiscalização álcool/direção em 5(cinco) municípios brasileiros	14
Tabela 5 - Níveis de etanol no sangue	24
Tabela 6 - Registro de mortes no trânsito no Brasil	27
Tabela 7 - Mortes em acidentes de trânsito por ano 2002/2010	28
Tabela 8 - Morte em acidentes de trânsito por países	28
Tabela 9 - Punição por grau de alcoolemia na União Europeia	44
Tabela 10 - Limite de alcoolemia p/condutores de veículos automotores/países ..	55
Tabela 11 - Pesquisa sobre a constitucionalidade lei seca	71
Tabela 12 - Beber e Dirigir: Penalidades	81
Tabela 13 - Status das propagandas de álcool países América/Europa	105

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET -	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
ABRASEL -	Associação Brasileira de Bares e Restaurantes
ANTP -	Associação Nacional de Transporte Público
AT -	Acidentes de Trânsito
BAC -	Blood Alcohol Concentration
CAS -	Concentração de Álcool no Sangue
CET -	Companhia Estadual de Tráfego de São Paulo
CISA -	Centro de Informações sobre Saúde e Álcool
CNE -	Conselho Nacional de Educação
CNH -	Carteira Nacional de Habilitação
CNM -	Confederação Nacional de Municípios
CNT -	Código Nacional de Trânsito
CONTRAN -	Conselho Nacional de Trânsito
CRT -	Conselho Regional de Trânsito
CTB -	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS -	Banco de Dados do Sistema Único de Saúde
DENATRAN -	Departamento Nacional de Trânsito
DPRF -	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT -	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
EUA -	Estados Unidos da América
FETRASNOR -	Federação das Empresas de Transporte do Estado do Rio de Janeiro
GRSP -	Global Road Safety Partnership
ICAP -	International Center For Alcohol Policies
IPCLFG -	Instituto de Pesquisa Cultural Luiz Flávio Gomes
IPEA -	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MEC -	Ministério da Educação e Cultura
OMS -	Organização Mundial de Saúde
ONU -	Organização das Nações Unidas
PIRE -	Pacific Institute for Research and Evaluation
PRF -	Polícia Rodoviária Federal
SciELO -	Scientific Electronic Library Online

STF -	Supremo Tribunal Federal
SUS -	Sistema Único de Saúde
TJSP -	Tribunal de Justiça de São Paulo
UFES -	Universidade Federal do Espírito Santo
UNESCO -	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNIAD -	Unidade de Pesquisa em Álcool e Drogas
UNIFESP -	Universidade Federal de São Paulo
UNISAL -	Centro Universitário Salesiano São Paulo
USP -	Universidade de São Paulo
WHO -	World Health Organization

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO

1.1 Considerações Iniciais

Os acidentes de trânsito são a 9ª causa de mortes no mundo. Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), todos os anos cerca de 1,3 milhão de pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito – são mais de 3 mil mortes diárias – e de 20 a 50 milhões de pessoas feridas. Com ações que devem ser implementadas no mundo, a ONU e a OMS pretendem frear o ritmo crescente de fatalidades no trânsito, que, segundo as estatísticas, podem atingir o número de 2,4 milhões de mortes por ano em 10 anos. (GRUPO VOLVO DO BRASIL, 2011),

No Brasil o consumo de bebidas alcoólicas é considerado uma das maiores causas de acidentes de trânsito. Em aproximadamente 70% dos acidentes violentos com mortes no trânsito, o uso do álcool tem sido o principal responsável. Estudos apontam para essa realidade, mas no país, muito pouco se sabe sobre a ocorrência de acidentes e o nível de alcoolemia das vítimas no momento em que ocorrem esses acidentes (ABREU *et al.*, 2009).

O Brasil está colocado entre os países que apresentam os mais altos índices de mortalidade e morbidade causadas pelos acidentes de trânsito em que o consumo de bebidas alcoólicas está diretamente envolvido. Daí a urgência da discussão e a implementação de medidas restritivas que possam contribuir para a redução desses índices. Nesse sentido, países como a França, Espanha, Japão e outros obtiveram relevante sucesso na redução de mortalidade decorrente de acidentes de trânsito, por meio dessas medidas de controle do uso do álcool, entre as quais forte combate a dirigir sob efeito de álcool.

A OMS entende que para ocorrer redução de óbitos, há a necessidade de melhorar as condições das vias, gerir melhor o tráfego e aumentar a segurança dos veículos, combatendo de forma mais eficaz a direção sob efeito de álcool, sobretudo, nos países em desenvolvimento, onde predomina a cultura do uso de bebidas alcoólicas por parte dos jovens, requerendo das autoridades atenção redobrada. (ABREU *et al.*, 2009).

“A gravidade e a prevalência dos agravos sobre a saúde relacionada aos acidentes de trânsito, em grande parte dos países, em especial no Brasil, representam atualmente um dos mais sérios problemas de saúde pública para os diversos governos e sociedade em geral” (JOMAR *et. al.*, 2010).

“O trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”, é o que diz o parágrafo 2º do artigo 1º do novo Código Brasileiro de Trânsito. Isto significa que a seguridade do Trânsito rege-se pelo princípio de que ninguém deveria morrer ou se ferir ao trafegar pelas vias, mas isto não ocorre, no país, aproximadamente, 170 pessoas perdem a vida e 1.100 se ferem diariamente no trânsito. (CTB- Lei 9.503/1997)

O Brasil, segundo a OMS, é um exemplo na formulação de políticas nacionais de combate ao beber e dirigir. Através da Lei nº 11.705/2008 (Lei Seca) não há mais tolerância ao álcool aos que dirigem veículos automotores (figura 1). Esta lei especifica que motoristas não podem beber e dirigir e se flagrados com uma Concentração de Álcool no Sangue - CAS acima de 0,3 g/l podem ser presos e processados criminalmente. Violar a lei implica em sanções de até três anos de prisão, multa de R\$ 957,70 (novecentos e cinquenta e sete reais e setenta centavos) e suspensão da Carteira Nacional de Habilitação – CNH por um ano (OMS, 2009).

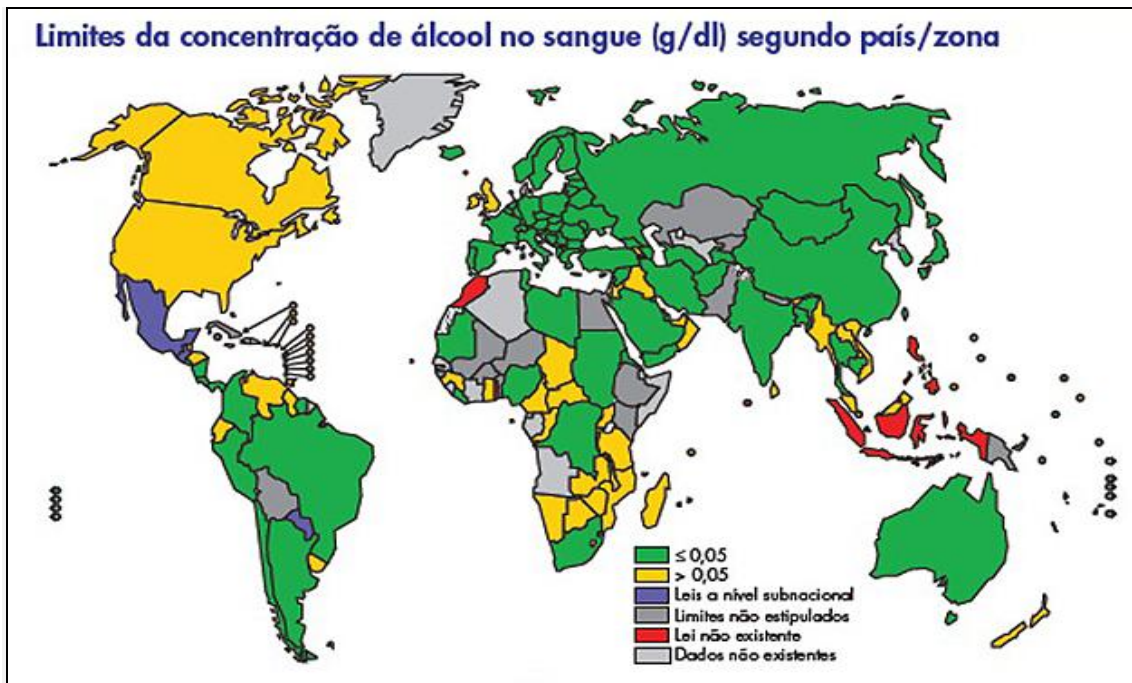


Figura 1 - Limites da Concentração de Álcool no Sangue (g/dl) país/zona

Fonte: Organização Mundial da Saúde (2009)

O Código de Trânsito Brasileiro Lei nº 9.503, que se encontra em vigor desde 23 de setembro de 1997 é considerado um instrumento dos mais rígidos se comparado a legislações semelhantes existentes em outros países. Em comparação aos Códigos de Trânsito de 1941, 1966, e 1968 que o antecederam, é possível constatar avanços da atual legislação, principalmente, no que se refere à prevenção e valorização da vida humana. Os aperfeiçoamentos da legislação em relação às medidas de segurança viária também podem ser considerados oportunos, sobretudo por atenderem antigas reivindicações das comunidades.

De um modo geral os acidentes de trânsito no Brasil são decorrentes da falta de uma fiscalização mais eficaz das leis de trânsito, assim como da impunidade gerada pelas infrações cometidas, sendo que 70% desses acidentes são provocados pela perigosa combinação álcool e direção.

Segundo DUAILIBI *et al.*, (2010):

Os problemas decorrentes do consumo de álcool entre condutores de veículos automotores têm sido amplamente estudados em países desenvolvidos e considerados uma

importante questão de saúde pública mundial. Tais problemas geram elevados custos sociais e consequências para os acidentados, resultando em danos socioeconômicos pela soma dos prejuízos materiais, gastos médicos e referentes à perda de produtividade.

Segundo o IPEA e a PRF, *apud* FOLHA UOL (2011), em 2011 o Brasil gastou R\$ 14,5 bilhões com acidentes nas estradas brasileiras, o que representa um crescimento de 4,6% em relação ao ano anterior (FOLHA/ UOL, 2011).

Nos oito primeiros meses de 2011, segundo dados do IPEA e da PRF, ocorreram nas rodovias federais brasileiras 127.559 acidentes, a saber: 4.768 acidentes com mortes, 43.361 com feridos e 79.430 sem feridos. Números que impressionam e crescem a cada ano, sem que o país adote medidas mais eficazes de segurança viária para impedir a ocorrência desta tragédia (FOLHA/ UOL, 2011).

Nos países desenvolvidos, a fiscalização de condutores de veículos automotores na atualidade, tem sido uma prioridade da segurança pública. Com uma fiscalização mais rígida, a Inglaterra desde os anos 90 conseguiu reduzir em 48% o número de vítimas de acidentes de trânsito provocados por motoristas bêbados. Com o objetivo de reduzir os acidentes de trânsito por alcoolemia, os Estados Unidos, a Suécia e a França, passaram a aplicar penas mais pesadas de prisão aos infratores (VIEIRA, Revista Veja nº 2045, 2008).

No Brasil, a associação perversa entre álcool e direção tem sido uma tragédia nacional. Apesar da rigurosidade da lei, que estabelece alcoolemia zero para a direção de veículos automotores, as infrações de trânsito decorrentes do uso do álcool têm contribuído acentuadamente para a ocorrência de acidentes violentos com mortes no trânsito (ABREU *et al.*, 2007).

1.2 Objetivo

Este trabalho tem por objetivo avaliar as razões pelas quais no Brasil ocorrem excessivas infrações de trânsito provocadas pelo uso de bebidas alcoólicas e que motivos, na prática, impedem que a lei de trânsito seja exemplarmente aplicada na redução desses acidentes, apesar das disposições legais estabelecerem alcoolemia zero aos motoristas que conduzem veículos automotores. A pesquisa se propõe a

investigar os fundamentos sobre a exigência e a constitucionalidade da lei de trânsito, abordando questões como:

1. O teste de alcoolemia aplicado aos motoristas através do bafômetro/etilômetro deve ser procedimento inescusável?
2. Há inconstitucionalidade na lei nº 11.705/08 (Lei Seca) por determinar que os condutores de veículos automotores sejam submetidos ao teste de alcoolemia por bafômetros/etilômetros?
3. A obrigatoriedade de ser submetido ao teste de alcoolemia por bafômetro/etilômetro significa produzir prova contra si?
4. As normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro podem ser derogadas por tratados e convenções internacionais?

1.3 Justificativa

A ONU – (Organização das Nações Unidas), preocupada com o alto índice de acidentes de trânsito com vítimas fatais ocorridos no mundo, propôs em 11/05/2011 uma Década (2011/2020) de Ação para Segurança Viária, convocando todos os países signatários da Resolução, dentre os quais o Brasil, para desenvolver ações para a redução de 50% dos óbitos causados por acidentes de trânsito. Dentre as ações a serem empreendidas no Brasil prevê-se maior rigor no cumprimento da legislação e na fiscalização, o que inclui a eliminação das brechas jurídicas que possibilitam o descumprimento das normas de trânsito.

Em pesquisa realizada no ano de 2010, o Ministério da Saúde no Brasil constatou que 38,4% dos adultos têm por hábito beber e dirigir. Pelas estatísticas do Governo Federal, 111 pessoas morreram por dia em acidentes de trânsito no ano de 2010, 8% a mais do que no ano anterior e estes acidentes produziram 500 mil feridos (VIAS SEGURAS, 2011).

O país, mesmo dotado de uma legislação de trânsito adequada, que proíbe o uso de bebidas alcoólicas por parte dos condutores de veículos automotores, perde por ano mais de 26.000 vidas em decorrência de graves acidentes provocados por motoristas embriagados. Em grande parte, esses acidentes ocorrem por falta de uma

fiscalização mais eficaz e porque a lei tem sido erroneamente interpretada e julgada a favor dos infratores.

Este trabalho possibilita comprovar que no Brasil, há um conjunto de fatores que contribuem para a ocorrência de altos índices de acidentes de trânsito, dentre os quais incluem-se falhas existentes nas leis, deficiência de fiscalização por parte do Estado e impunidade para as infrações cometidas.

Alicerçando-se em estudos e no resultado de uma pesquisa/ensaio exploratória espera-se com este trabalho identificar os fatores que dão causa ao expressivo volume de acidentes de trânsito provocados por condutores de veículos automotores que dirigem sob a influência de álcool no país. O objetivo é o de apontar alternativas para a prática de um trânsito seguro que valorize a vida e reduza o número de mortos e de feridos em acidentes.

Sob esses aspectos, este trabalho concentra-se no seguinte:

- (a) Comprovar que o excessivo número de acidentes por alcoolemia ocorridos no país decorre de falhas (ou brechas) existentes na própria legislação de trânsito;
- (b) Demonstrar que a equivocada (compreensão) interpretação da lei favorece a impunidade contribuindo para a ocorrência de acidentes de trânsito por alcoolemia;
- (c) Comprovar que a deficiência da fiscalização por parte do Estado é fator preponderante para o aumento dos acidentes de trânsito por alcoolemia;
- (d) Comprovar a inexistência de inconstitucionalidade nos dispositivos contidos na legislação de trânsito.

Nesse sentido o trabalho justifica-se não somente pela importância das investigações sobre as causas do trágico volume de acidentes de trânsito ocorridos no país em decorrência da alcoolemia, como também pelo aspecto social a que se destinam os resultados desta pesquisa.

1.4 Metodologia da Pesquisa

Segundo (SILVA e MENEZES, 2005) “pesquisa é um conjunto de ações propostas para encontrar a solução para um problema, que têm por base procedimentos racionais e sistemáticos”.

As pesquisas são realizadas quando se tem um problema e não se tem informações para solucioná-lo.

Esta pesquisa/ensaio quanto aos fins a que se destina, pode ser classificada como exploratória e quanto aos meios bibliográfica. A modalidade exploratória tem por objetivo familiarizar-se com um assunto pouco conhecido e pouco explorado. A impunidade das infrações de trânsito por alcoolemia, alicerçada em equivocada interpretação da lei quanto à constitucionalidade, são os objetivos desta pesquisa no que tange aos aspectos mencionados.

A abordagem bibliográfica desenvolveu-se basicamente através de pesquisa doutrinária contida em trabalhos científicos, teses de doutorado, dissertações de mestrado, monografias, artigos, livros, *websites*, reportagens de jornais, revistas e vídeos, versando sobre os acidentes de trânsito e sobre a constitucionalidade das normas que têm por finalidade o controle dos acidentes por alcoolemia, que exigem a realização de exames considerados fundamentais para a identificação da CAS dos condutores de veículos automotores.

Incluem-se neste trabalho os resultados de um ensaio exploratório realizado e aplicado pelo autor aos Legisladores, Juízes, Promotores e Defensores Públicos e Advogados do Município de Juiz de Fora - MG, sobre a constitucionalidade da Lei 15.705/2008 denominada “Lei Seca” quanto à obrigatoriedade do teste de alcoolemia determinado pela lei de trânsito, abrangendo:

- a)- Aprofundamento sobre a legislação de trânsito no tempo;
- b)- Aspectos da legalidade da exigência da realização do teste de alcoolemia aos condutores de veículos automotores;
- c)- Questionário submetido aos membros do legislativo e do judiciário da Comarca de Juiz de Fora -MG com a finalidade de investigar a opinião dessas pessoas sobre a constitucionalidade do teste de alcoolemia previsto no Código de Trânsito Brasileiro (vide anexo 1);
- d)- Tabulação e análise dos dados da amostra do referido ensaio exploratório.

1.5 Estrutura da Dissertação

O presente trabalho está estruturado em 7 capítulos. O capítulo I consta de introdução ao tema incluindo considerações iniciais, objetivos, justificativa, metodologia da pesquisa e estrutura desta dissertação. O capítulo II faz menção aos principais pontos da revisão da literatura empregada na pesquisa. O capítulo III tem por objetivo a abordagem sobre as consequências do alcoolismo no trânsito, os impactos provocados por essas infrações quanto à saúde pública e a segurança viária. O capítulo IV faz um estudo retrospectivo da legislação de trânsito, os aspectos legais da proibição da alcoolemia e a aplicação propriamente dita da legislação quanto à punibilidade dos infratores. O capítulo V trata da aplicação da lei de trânsito no Brasil e em outros países, abordando a fiscalização da alcoolemia, principalmente a recusa por parte dos condutores de se submeterem ao teste do bafômetro, incluindo as controvertidas discussões jurídicas que envolvem a constitucionalidade da exigência da prova da alcoolemia, comparando a forma da aplicação da lei no país e no exterior, assim como a pesquisa/ensaio exploratória submetida aos membros do judiciário e do legislativo do Município/Comarca de Juiz de Fora - MG versando sobre a constitucionalidade da "Lei Seca". O capítulo VI complementa o estudo sobre aplicação da legislação às infrações de trânsito decorrentes da alcoolemia, tratando da fiscalização da "Lei Seca" e dos aspectos sobre a educação para o trânsito, como meio para modificar o comportamento dos motoristas com vistas a um trânsito mais seguro. O capítulo VII trata das conclusões e recomendações.

CAPÍTULO II - REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Considerações Gerais

Na elaboração desta pesquisa foram empregados conceitos contidos no Manual Beber e Dirigir elaborado pelo GRSP (*Global Road Safety Partnership*) publicado no ano de 2007. Esta é uma importante obra internacional sobre álcool e direção. O manual versa sobre a prevenção de traumatismos causados por acidentes de trânsito que por sua vez, identifica o programa sobre álcool e direção como uma medida comprovadamente eficaz para a redução do número de óbitos e lesões corporais de pessoas nas vias públicas (GRSP, 2007).

No contexto do manual do GRSP fica demonstrado que o consumo de álcool é um dos principais problemas de segurança viária em muitos países, embora sua extensão nem sempre seja clara, em particular nos países de renda baixa e média como é o caso do Brasil e outros países da América Latina. O Manual menciona que mesmo em pequenas quantidades, o álcool perturba o funcionamento de vários processos fisiológicos necessários para garantir a segurança viária, inclusive funções visuais e motoras.

As alterações causadas pelo álcool no organismo aumentam as probabilidades de acidentes para todos os usuários das vias de circulação, sejam pedestres ou condutores de veículos automotores ou de motocicletas.

O trabalho revela que os acidentes provocados pelo consumo de álcool apresentam uma série de características semelhantes, embora possa haver diferenças consideráveis entre uma região e outra.

O relato aborda as importantes experiências da Austrália e da França que num esforço conjunto implantaram medidas eficazes de efeitos extremamente positivos no controle do número de lesões resultantes de acidentes provocados pelo consumo de álcool. Dentre as medidas implementadas por estes países, destacam-se:

O estabelecimento de nível máximo de alcoolemia, fiscalização dos níveis de alcoolemia, realização de testes por etilômetros aleatórios e seletivos, aplicação de medidas punitivas severas, tratamento de infratores reincidentes, restrições aplicáveis

a condutores jovens ou inexperientes e mais recentemente a instalação nos automóveis de dispositivos de bloqueio da ignição em caso de consumo de álcool, que são fatores a serem considerados nesta dissertação (GRSP, 2007).

O Brasil, embora quase não possuindo dados epidemiológicos sobre acidentes de trânsito decorrentes do uso de bebidas alcoólicas, destaca-se como um dos países que mais consomem bebidas alcoólicas com altos custos sociais. Os escassos estudos existentes apontam o beber e dirigir como um sério problema nacional, que está diretamente relacionado aos 10% ou mais do total das causas de morbidade e mortalidade no país (DUAILIBI *et al.*, 2010).

Na América do Sul e na América do Norte, apesar da falta de dados específicos em estudos, o ato de dirigir após o consumo de bebidas é percebido como uma prática comum, que precisa ser controlada.

Entre 20% e 50% dos óbitos por acidentes de trânsito no continente americano estão relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas (OMS).

Nos Estados Unidos, a cada dois minutos ocorrem acidentes de automóvel relacionados ao álcool que produzem lesões não fatais. Em 2005 40% de todas as mortes no trânsito foram relacionadas ao álcool.

Na Colômbia, uma pesquisa do Departamento de Medicina Forense constatou elevados níveis de álcool no sangue, em 60% dos mortos no trânsito.

*Na Costa Rica, um estudo feito pelo Costa Rican Medical Examiner detectou que 46% dos motoristas mortos em consequência de colisões de veículos apresentavam alcoolemia elevada (DUAILIBI *et al.*, 2010 p.27/28).*

No continente europeu, segundo DUAILIBI *et al.*, (2010) a situação não é diferente:

- Em pesquisa recente realizada na Espanha, o abuso da bebida aparece como a maior causa de mortes no trânsito, com o álcool em índices acima dos legais presentes no sangue de 32,7% dos motoristas envolvidos em acidentes. Ou

seja, quase um terço desses motoristas falecidos (501 de 1531) descumpriu as normas vigentes em relação ao consumo de bebidas e direção;

- Na Nova Zelândia, um estudo avaliou os riscos da condução noturna de veículos, considerando vários fatores, entre eles o álcool. Foi demonstrado que para os condutores com idade inferior a quarenta anos, o álcool contribui com quase metade do risco de acidentes noturnos;
- Uma grande operação de fiscalização com bafômetros, realizada em dezoito países da Europa no mês de junho de 2008, mostrou que em média 1,7% dos europeus bebem acima do limite permitido antes de dirigir. A operação nas estradas e cidades europeias foi realizada ao longo de uma semana, com 859.516 motoristas na Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Reino Unido, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Lituânia, Moldávia, Noruega, Romênia, Suécia e Suíça. O país que apresentou o maior índice de infratores foi a Moldávia, onde 19% dos motoristas estavam acima do limite vigente. A Suíça ficou em segundo lugar, com 6,65%, e o Reino Unido em terceiro, com 6%. No extremo oposto, os países escandinavos (Dinamarca, Noruega, Suécia e Finlândia) apresentaram o menor índice de infração. Na média menos de 1% dos motoristas foram pegos dirigindo após ter bebido acima do nível permitido.

Comprovadamente, álcool e direção é uma associação perigosa que no mundo inteiro necessita ser combatida com enérgicas medidas para a preservação da vida. Nesse sentido a ONU- Organização das Nações Unidas, preocupada com o volume de acidentes de trânsito, propõe a todos os países membros, uma década (2011/2020) de ações destinadas à redução de 50% desses acidentes.

O Trabalho de Conclusão de Curso de ROMANHA (2009) tem por escopo a investigação sobre a importância de o condutor submeter-se ao teste de sopro do bafômetro quando suspeito de dirigir sob o efeito do álcool ou substâncias de efeitos análogos. Trata da abordagem do condutor pelo poder público, da solicitação pela autoridade da realização do referido teste ou ainda do exame de sangue, com vistas a verificar a incidência e níveis de álcool no sangue, cuja finalidade é a de garantir um sistema viário seguro para a preservação da vida e da integridade física das pessoas. Enfoca, principalmente, a importância da obrigatoriedade à submissão ao etilômetro, relacionando-o aos entendimentos de prestigiados autores da doutrina pátria, ao

estudo pormenorizado da jurisprudência correlacionada à teoria, abordando progressivamente a influência da Lei 11.705/08 sob os aspectos, administrativos e penal, analisando também a prevalência da proteção ao interesse coletivo, ainda que em detrimento do direito individual (ROMANHA, 2009).

A Tese de Doutorado de DOMINGUES (2009), *Beber e Dirigir: Uma Avaliação Neuropsicológica das Funções Executivas no Uso Agudo do Álcool*- Universidade Federal do Espírito Santo- UFES, aborda de forma ampla os aspectos da ação do álcool sobre o organismo humano, demonstrando que o álcool mesmo em doses baixas, pode prejudicar as funções executivas que são essenciais para a condução de veículos, pressupondo que estratégias preventivas eficazes são necessárias para inibir o uso de álcool por motoristas e devem ser direcionadas principalmente para jovens. A redução dos níveis legais permitidos de CAS pode contribuir na diminuição dos índices alarmantes de acidentes de trânsito e óbitos entre os jovens.

Em sua tese a autora elaborou uma pesquisa relevante sobre álcool e direção com motoristas nas ruas da cidade de Vitória (ES), durante as noites e madrugadas, na qual foi detectada que uma alta porcentagem de motoristas apresentou registro de consumo de álcool (24%), sendo a maioria homens, com idades entre 20 a 30 anos. Os resultados mostraram que o aumento dos níveis de CAS, mesmo em baixas doses, produz redução do desempenho de algumas habilidades das funções frontais.

A pesquisa apresentou os resultados contidos nas tabelas 1, 2 e 3 a seguir transcritas:

Tabela 1 - Abordagem de condutores de veículos automotores em Vitória E.S. 2005/2006:

PESQUISA ÁLCOOL E DIREÇÃO EM VITÓRIA E. S. EM -12/2005 à 05/2006				
Condutores Abordados	Participação Aceitação	Participação Recusa	Leitura Bafômetro Recusa	Leitura Bafômetro Aceitação
592	490 = 90,6%	102 = 17,2%	46 = 9,4%	55 = 20,6%

Fonte: TCC de Simone Cristina Aires Domingues

Tabela 2 - Percentual dos condutores da Pesquisa Álcool e Direção por Faixa Etária Vitória E.S. 2005/2006

PESQUISA ÁLCOOL E DIREÇÃO EM VITÓRIA E. S. EM 12/2005 à 05/2006				
15 a 19 anos	20 a 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 ou mais anos
2,1%	47,5%	26,1%	20,6%	7,5%

Fonte: TCC de Simone Cristina Aires Domingues

Tabela 3 - População Pesquisada Vitória E.S. 2005/2006

POPULAÇÃO PESQUISADA	
FEMININA	MASCULINA
18%	82%

Fonte: TCC de Simone Cristina Aires Domingues

Dos motoristas entrevistados, trezentos e cinquenta e oito (73,2%) consideraram dirigir alcoolizado como a infração de trânsito mais grave. Quatrocentos e quarenta e sete (91,3%) foram favoráveis ao uso do bafômetro na redução de acidentes e duzentos e noventa e seis (60,5%) relataram não dirigir quando fazem uso de bebida alcoólica, adotando a atitude de entregar o carro para pessoas sóbrias (37,9%) ou pegar caronas e/ou táxis (22,6%).

Em 2007 professores da Unifesp- Universidade Federal de São Paulo e do Inpad Instituto Nacional de Políticas de Álcool e Drogas DUALILBI, PINSKY E LARANJEIRA realizaram uma pesquisa nacional do beber e dirigir, cujos dados estão contidos no livro Álcool e Direção: Beber e Dirigir Ed. Unifesp, 2010, 6.356 motoristas nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte, Santos, Diadema e Vitória, foram pesquisados (Tab. 4). Desse universo, 4.661 (75,6%) participantes concordaram em ter seus níveis de álcool avaliados por bafômetros ativos (que exigem que o condutor assope o instrumento de medição) e passivos (que captam o ar expirado mediante uma bomba de sucção sem que o motorista precise assoprar no aparelho). Desse total 1.695 (26,7%) se recusaram a serem submetidos ao teste, tendo sido observado que grande parte desses motoristas apresentava sinais de embriaguez.

Esta pesquisa contou com supervisão de profissionais do *Pacific Institute for Research and Evaluation- PIRE*, uma organização americana voltada para a promoção e

avaliação de estudos nas áreas de saúde e segurança pública. A pesquisa foi realizada de forma a assegurar aos condutores que os resultados aferidos não seriam compartilhados com a Polícia Militar. Motoristas encontrados com níveis alcoólicos acima do permitido por lei eram convencidos a serem substituídos por outros em condições de dirigir, sendo-lhes ofertado alimentos e água até que viesse a ocorrer a diminuição do nível de álcool no sangue.

Os principais aspectos considerados nesta pesquisa foram:

- Dias de pesquisa: sextas-feiras e sábados no período noturno e nos domingos à tarde;
- Número de veículos abordados: de setenta a cem veículos em quatro horas;
- Equipe de trabalho: um ou mais efetivos da Polícia Militar e Guarda Municipal, entidades ligadas ao controle do trânsito e pelo menos cinco entrevistadores (professores e alunos universitários);
- Período: dois anos de pesquisa, de 02 de janeiro de 2006 a março de 2008;
- Método de escolha do veículo: aleatório;
- Etapas: resposta ao questionário e aplicação dos bafômetros ativos e passivos. Termo de consentimento;
- Tempo de duração da pesquisa: cinco minutos, em média;
- Análise estatística: foi realizada uma análise descritiva através de medidas-resumo (média, mediana, mínimo, máximo, desvio padrão) a fim de determinar o perfil da amostra estudada;
- Distribuição de folheto informativo sobre prevenção de acidentes relacionados ao álcool.

Tabela 4 - Fiscalização álcool/direção em 5 (cinco) municípios brasileiros

MUNICÍPIOS	Motoristas Abordados	Recusas Frequência	Recusas %	Bafômetro Frequência
Diadema	1000	150	15,0%	850
B. Horizonte	1000	421	42,1%	579
Santos	1256	295	23,4%	962
Vitória	590	220	37,3%	370
São Paulo	2510	295	24,3%	1901
TOTAL	6356	1695	26,7%	4661

Fonte: Duailibi S. *et al.* 2007

Os resultados obtidos demonstram que ainda há uma considerável resistência a aferição da alcoolemia. Em Belo Horizonte 42,1% dos motoristas se recusaram a fazer o teste de alcoolemia em Vitória com 37,3% recusas ao teste do bafômetro são percentuais elevados se comparados aos percentuais apresentados pelas demais cidades onde a pesquisa foi aplicada.

As imprecisões redacionais existentes nas leis são, em geral, causa do seu descumprimento. Estas falhas permitem interpretações equivocadas dos textos legais, impossibilitando que a norma seja cumprida como deveria ser.

Lamentavelmente o § (parágrafo) 3º do Art. 277 do Código De Trânsito permite que os condutores de veículos automotores se furtem à fiscalização da sobriedade por exame do bafômetro, a não obrigatoriedade de se submeter ao teste, embora punida, contribui para o aumento das estatísticas dos graves acidentes com vítimas, na maioria as vezes fatais.

Em parceria com o Ministério da Justiça e com apoio do Ministério da Saúde, a Polícia Rodoviária Federal lançou em maio de 2009 campanha para reforçar o conceito da Lei Seca ao volante. Com o conceito 'Dirigir alcoolizado é crime e pode dar cadeia', a campanha teve envergadura nacional, incluindo ações promocionais em quatro capitais – São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Florianópolis – que foram escolhidas em função da alta incidência de acidentes em rodovias federais. (PRF, 2009).

O manual do DENATRAN (publicado pelo Departamento Nacional de Trânsito em 2010) 100 anos da Legislação de Trânsito Brasileira é uma excelente fonte de pesquisa para os que se propõem à investigação científica das normas que dão sustentação ao trânsito de veículos e pessoas nas vias urbanas e rodoviárias. Este livro é fundamental como fonte de consulta da história da legislação de trânsito do país para técnicos e especialistas.

O livro faz uma retrospectiva detalhada da legislação brasileira de trânsito desde o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, que foi considerado a primeira norma de trânsito escrita e dispunha sobre a Concessão e Construção das Estradas de Rodagem para Automóveis, logo num primeiro momento o documento foi concebido como um Código de Estradas.

Em artigo científico sobre a Prevalência do beber e dirigir em Belo Horizonte MG. publicado em abril de 2008 pelo Caderno de Saúde Pública- Rio de Janeiro, (CAMPOS *et al*, 2008), os autores discorrem sobre os problemas de consumo de álcool por motoristas, abordando estudos epidemiológicos que indicam alta prevalência de morbidade e mortalidade relacionadas ao beber e dirigir. Neste trabalho faz-se menção à escassez de dados nacionais a respeito do assunto. Nas pesquisas por eles realizadas, condutores foram abordados em vias públicas de tráfego com maiores concentrações de bares restaurantes e casas noturnas na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais. Motoristas foram convidados a responder a um questionário sobre álcool e direção e a se submeterem ao teste do bafômetro ativo. A pesquisa demonstrou que 63% dos entrevistados aceitaram fazer o teste de alcoolemia, mas 38% se recusaram e notadamente era possível perceber que dirigiam com algum teor de álcool no sangue.

Campos foi um pioneiro nos estudos sobre álcool e direção. Nas pesquisas realizadas em Belo Horizonte o autor empregou metodologia para checar a sobriedade com o uso de bafômetros. Até a época em que este trabalho foi elaborado poucos estudos haviam sido feitos sobre a perigosa mistura álcool e direção. Durante muito tempo, no Brasil e no mundo, considerou-se beber e dirigir como uma prática tolerável. Acidentes de trânsito, na concepção da maioria das pessoas, são simples fatalidades, consideradas menos graves que as demais acidentalidades. Nesse estudo foram pesquisados problemas decorrentes do consumo de álcool por motoristas sob o aspecto epidemiológico indicando a alta prevalência de morbidade e mortalidade relacionadas ao beber e dirigir.

Na concepção do autor, a propaganda de bebidas alcoólicas exerce grande influência sobre os hábitos culturais. A propaganda é um estímulo ao consumo de bebidas alcoólicas, especialmente o chope e a cerveja que tem a preferência de mais da metade dos consumidores. Em geral a propaganda de bebidas alcoólicas está associada a jovens, personalidades do esporte, vida artística, virilidade, sensualidade, diversões nos finais de semana e encontros em bares (figura 2) restaurantes e casas noturnas.



Figura 2 – Concentração de jovens em loja de conveniência.

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

Apesar de a maioria dos condutores ter consciência sobre os riscos do uso de álcool na direção de veículos automotores e ser favorável ao uso do bafômetro como instrumento de controle de acidentes de trânsito, mais de 90% dos que ingeriram bebidas alcoólicas no dia da pesquisa realizada por CAMPOS (2008), recusaram-se a se submeter ao teste do bafômetro e, na percepção dos entrevistadores, todas estavam sob efeito de álcool e outras drogas (fig. 3). O teste do bafômetro, no entanto, mostrou-se efetivo em apontar que mais de um terço dos submetidos ao procedimento (38%) dirigiam com algum nível de álcool no sangue (CAMPOS, 2008).



Figura 3 – Jovens consumindo bebidas alcoólicas

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

O Livro *Álcool e Direção Beber ou Dirigir*, editado pela editora Unifesp em 2011, de autoria de Sérgio Duailibi (médico), Ilana Pinsky (psicóloga) e Ronaldo Laranjeira (psiquiatra), todos pesquisadores Doutores ligados à Uniad/Inpad, professores da Unifesp- Universidade Federal de São Paulo, é um trabalho de pesquisa científica atual, importantíssimo, que retrata em detalhes a realidade dos acidentes de trânsito associados a bebidas alcoólicas e direção. Os autores tratam dos custos desses acidentes assim como de suas conseqüências para as vítimas e suas famílias. Trata-se de um trabalho de pesquisa sobre a lei seca e o cumprimento da mesma, aplicado nas cidades de Diadema, Belo Horizonte, Santos, Vitória e São Paulo. O estudo aborda a relevância dos acidentes decorrentes da alcoolemia e seus elevados custos sociais no que se refere às vítimas e suas famílias.

O estudo aborda os impactos do beber e dirigir em relação à saúde pública e à segurança no trânsito, faz uma regressão sobre a legislação nacional de trânsito, aponta números da situação atual do beber e dirigir no país, compara o resultado com os números e procedimentos de outros países, discorrendo sobre as características dos pesquisados quanto ao comportamento destes após beber. São estudados também os impactos do beber e dirigir sobre a população, o apoio desta sobre as medidas preventivas, dados sobre as vítimas fatais do beber e dirigir, assim como os detalhes sobre as medidas preventivas quanto ao álcool e direção, especialmente sobre a importância da fiscalização da alcoolemia através de bafômetros.

A obra desses citados autores, por seu conteúdo e atualidade, foi uma das mais significativas fontes de consulta para a elaboração desta dissertação de mestrado.

Utilizando a base de dados do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e do MINISTÉRIO DA SAÚDE, a CNM- (Confederação Nacional de Municípios) publicou em 14 de dezembro de 2009 um documento científico abordando a situação e a evolução da mortalidade no trânsito em diversos locais do Brasil, tratando-se, portanto, de um excelente subsídio para a formulação de políticas públicas de segurança no trânsito nas diversas esferas de governo.

Os dados dos últimos anos mostram que as mudanças inseridas no Código de Trânsito de 1998, possibilitaram uma melhoria na segurança das pessoas e dos veículos, entretanto, mesmo com o incremento da fiscalização, não houve redução significativa da mortalidade por acidentes de trânsito.

Ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito cresceu de 2000 a 2007. De acordo com a base do SUS, houve um aumento de 30% nas mortes nesse período. Entre 1997 e 1999, as mortes em acidentes terrestres estavam caindo, mas voltaram a crescer a partir de 2000, atingindo um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo dados do Seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, um número extremamente elevado e alarmante, que coloca o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo.

Por outro lado, dados das pesquisas do SUS e do DPVAT indicam que a partir de 2008 houve uma leve queda nos acidentes fatais, o que pode ser consequência dos efeitos positivos da Lei 11.705/08, a “Lei Seca”, que endureceu as penas para os condutores que dirigem sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa.

A resistência à queda dos acidentes de trânsito pode ser também atribuída às facilidades concedidas pelo governo federal para a aquisição de automóveis com a exoneração de impostos, um fato que por si provocou considerável aumento da frota de veículos nas ruas do país, elevando os índices de acidentes e comprometendo as políticas de segurança no trânsito. O estudo observa que nos países desenvolvidos vem sendo aplicada uma política contrária à do Brasil, na medida em que buscam reduzir, a cada ano, a frota de veículos em circulação nas ruas.

Estudo Técnico da Confederação Nacional de Municípios –CNM (2008) demonstra que na comparação com os países desenvolvidos, proporcionalmente à população, o trânsito brasileiro mata 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos, e 3,7 vezes mais do que na União Européia. Em 2008, enquanto os Estados Unidos obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100.000 habitantes, o Brasil obteve uma taxa de 30,1, sendo que a frota de carros norte americana é três vezes maior que a brasileira.

Importantes informações foram extraídas do livro Comentários à Lei (Seca)11.705/08 Alterações do Código de Trânsito Brasileiro de autoria de Cabette, E.L.S. editado por Núria Fabris Editores RS, (2009). Através deste livro, o autor como Delegado de Polícia do Estado de São Paulo e Professor de Direito Penal e Processual Penal do

Centro Universitário Salesiano – UNISAL faz incursões sobre as alterações do CTB, no que concerne à embriaguez ao volante sob os aspectos administrativo e criminal.

Neste trabalho Cabette (2009) faz uma reflexão sobre as consequências jurídicas das inovações introduzidas no CTB pela lei 11.705/2008, contribuindo no sentido possibilitar melhor interpretação do novo texto aos operadores do direito.

O estudo possibilita uma análise comparativa entre o que dispunha anteriormente a legislação e os novos textos sobre a aplicabilidade dos meios de prova da alcoolemia, especialmente, quanto ao uso do etilômetro, de modo a encontrar um panorama mais claro com relação à transição entre os referidos sistemas, com vistas a uma visão jurídica acerca da questão da embriaguez ao volante.

Uma das maiores autoridades em Direito Constitucional no país, o professor catedrático da USP e da UNESCO, Dalmo de Abreu Dallari, através de artigo “Legalidade do Bafômetro”, publicado no Jornal do Brasil edição de 11/11/2011 (anexo 2), faz menção ao excessivo volume de acidentes de trânsito provocados pelo uso de bebidas alcoólicas por motoristas e a necessidade de se coibir rigorosamente esse abuso, mediante controle das condições pessoais dos condutores de veículos e posterior punição rigorosa dos alcoolizados responsáveis pelos acidentes que tiverem provocado. O autor defende o uso do bafômetro como instrumento técnico, seguro e não violento para aferição da alcoolemia. Segundo o eminente jurista, “em termos jurídicos, essa alegação de que a exigência do teste do bafômetro configura ilegalidade não tem qualquer consistência e se fundamenta no desvirtuamento malicioso de uma garantia constante de documentos internacionais e também da Constituição Brasileira”, foco principal desta dissertação de mestrado.

Luiz Flávio Gomes, ex Juiz de Direito, Promotor Público e atualmente professor, doutor em direito penal e processual penal, da USP, Universidade Austral de Buenos Aires, Universidad Católica de Santa Maria em Arequipa no Peru, defende modificações a serem feitas no texto da Lei 11.705/2008, no sentido de retirar do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro o limite de CAS de 0,06 dl/l por litro de sangue. No seu entendimento esta providência seria suficiente para tonar a lei mais eficaz no combate à direção de veículo automotor por motorista embriagado.

Em sua obra literária jurídica o autor também aprofunda seus estudos na distinção entre a responsabilidade administrativa e criminal do “beber e dirigir”, que se estabelece a partir do grau de alcoolemia encontrado no organismo do motorista.

Foi também analisada como fonte de consulta a Nota Técnica dos Engenheiros da CET- (Companhia Estadual de Tráfego de São Paulo) José Ernesto Lima Gonçalves e Luis Carlos Guimarães, que contém a tradução do Artigo “O papel da fiscalização na prevenção dos acidentes e trânsito” (1967) publicado no *Traffic Quartely*. O Dr. James M. Slavin que foi Diretor da *Northwestern University's Traffic Institute* from de 1963 à 1979 e também Chefe de Polícia em *Denver and in Kalamazoo, Mich.*, afirma que o acidente de trânsito é uma das formas de violência contra o homem mais bem aceitas pela sociedade. Como muita gente, ele percebe que a polícia é um dos grupos de pessoas mal vistas por tentarem mostrar que os mortos em acidentes estão tão mortos quanto os outros mortos. Este artigo deve ser de leitura obrigatória nos cursos de Policiamento de Trânsito, Administração Policial e Engenharia de Tráfego (GONÇALVES e GUIMARÃES, 1980)

A Constituição da República Federativa do Brasil (1988) no que concerne ao Título II- Dos Direitos e Garantias Fundamentais quanto aos direitos e deveres individuais e coletivos foi amplamente pesquisada. Dentre os direitos individuais amplamente protegidos constantes do art. 5º da Carta Magna, está o direito à vida, assim como a prerrogativa concedida a todos os brasileiros de que “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”. No Código de Trânsito Brasileiro (1997) e nas Resoluções, deliberações e portarias emitidas pelo CONTRAN, encontram-se as regras destinadas aos condutores de veículos automotores possuidores de uma Carteira Nacional de Habilitação- CNH.

A Convenção Americana de Direitos Humanos ou Pacto de San José da Costa Rica (1969) é um tratado internacional do qual o Brasil é signatário. A imperatividade que emana desses tratados e convenções internacionais pode, subsidiariamente, em certos casos intervir no direito brasileiro, não pode, porém intervir nas normas regem o trânsito sob pena de desorganizar, perigosamente, este sistema.

A legislação de trânsito da Espanha, Grã-Bretanha, França, Noruega, Reino Unido, Suécia, Colômbia, Chile, Uruguay, Argentina e México, também foram pesquisadas,

algumas, depois de traduzidas, através das quais buscou-se embasamento para comparar a rigidez na aplicação da norma aos casos concretos ocorridos no país, fatos que serão comentados resumidamente no Capítulo V desta dissertação.

Além de todas as obras acima mencionadas, a pesquisa se desenvolveu através de consultas a inúmeras outras obras que se encontram referenciadas em bibliografia complementar.

CAPÍTULO III - ACIDENTES DE TRÂNSITO DECORRENTES DA ALCOOLEMIA

3.1 Alcoolismo no Trânsito

O uso de bebidas alcoólicas na direção de veículos automotores têm sido uma das principais causas de acidentes de trânsito. Todos os dias a sociedade se sente abalada com as notícias sobre esses acidentes, que mutilam e causam a morte, principalmente, de jovens, que teriam pela frente toda uma vida de descobertas e crescimento. O número de vítimas de acidentes no trânsito é alarmante, assim como os custos econômicos que também chamam atenção. (FETRANSPOR, 2009).

Segundo o GRSP- (*Global Road Safety Partnership*, 2007) no relatório *Beber e Dirigir- Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e de Saúde: o álcool ainda que em pequenas quantidades afeta a capacidade de discernimento das pessoas, que passam a agir inconsequentemente sem respeitar as normas de segurança na condução de veículos automotores.*

Em muitos países observou-se que motoristas e pedestres com a capacidade de discernimento comprometida pela ingestão de bebidas alcoólicas aumentam os riscos de produzirem acidentes nas vias e que os jovens do sexo masculino ficam mais expostos a comportamento de riscos e que o número de colisões é mais frequente à noite.

Infelizmente, em muitos países não existe uma real compreensão da dimensão do problema, falta conscientização à população e, em geral, as leis e medidas de fiscalização são inadequadas. O Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos Causados no Trânsito identifica o desenvolvimento de programas sobre álcool e direção como uma medida comprovadamente eficaz para reduzir o número de óbitos e lesões nas vias públicas (GRSP, 2007).

Na tabela 5 é possível verificar os efeitos da ingestão de álcool para o organismo humano e suas consequências.

Tabela 5 - Níveis de Etanol no Sangue

ETANOL NO SANGUE		
Etanol no sangue (gramas/litro)	Estágio	Sintomas
0,1 a 0,5	Sobriedade	Nenhuma influência aparente.
0,3 a 1,2	Euforia	Perda de eficiência, diminuição da atenção, julgamento e controle
0,9 a 2,5	Excitação	Instabilidade das emoções, incoordenação muscular. Menor inibição. Perda do julgamento crítico
1,8 a 3,0	Confusão	Vertigens, desequilíbrio, dificuldade na fala e distúrbios da sensação.
2,7 a 4,0	Estupor	Apatia e inércia geral. Vômitos, incontinência urinária e fezes.
3,5 a 5,0	Coma	Inconsciência, anestesia. Morte
Acima de 5	Morte	Parada respiratória

Fonte: Wikipédia

Diferentes países, com a finalidade de reduzir os acidentes de trânsito, têm adotado limites para os níveis de concentração de álcool no sangue, considerando que doses moderadas de álcool poderiam ser seguras. Entretanto, estudos indicam que não há níveis considerados seguros de álcool no organismo que possibilitem segurança para se dirigir veículos automotores. (HERNANDEZ *et. al*, 2006; MITCHELL'S, 1985 *apud* DOMINGUES, 2009).

Do mesmo modo, estudos também apontam que, sob efeito do álcool, a probabilidade de um indivíduo ser vítima fatal em um acidente é sete vezes maior do que uma pessoa sóbria” MODELLI (2008) *apud* DOMINGUES (2009). Isto significa dizer que há uma correlação linear entre o aumento da concentração alcoólica no organismo e o risco de acidentes automobilísticos, principalmente em homens, com idades entre 20 e 30 anos (BONI *et al*, 2008 *apud* DOMINGUES, 2009).

Segundo, BRENT *et al.* (1987); MCMILLAN e LAPHAM, (2006); MURDOCH *et al.* (1990); PHEBO e DELLINGER, (1998) *apud* DOMINGUES, (2009), bebidas alcoólicas sempre foram usadas pela sociedade, mas o aumento progressivo da alcoolemia tornou-se um sério problema de saúde pública com fortes impactos econômicos, inclusive os decorrentes dos acidentes de trânsito (ANDRADE FILHO, 2001; DUBOWSKI, 1985 *apud* DOMINGUES, 2009).

O Bafômetro (no Brasil) ou balão (em Portugal) ou etilômetro é um aparelho que permite determinar a concentração de bebida alcóolica em uma pessoa, analisando o ar exalado dos pulmões. O aparelho tem sido usado timidamente no Brasil, de um modo geral nas estradas, nos feriados prolongados, e em fiscalizações esporádicas nas vias urbanas.

No Brasil, segundo estatísticas de acidentes de trânsito fornecidas pelo SUS, DENATRAN e DPVAT, (2006/2008) considerando a média dos valores encontrados, morrem por ano 43.000 pessoas, das quais 60% ou 26.000 pessoas, vítimas de acidentes provocados por motoristas embriagados.

3.2 Impactos das Infrações de Trânsito Decorrentes da Alcoolemia

No Brasil a expressiva quantidade de pessoas mortas e feridas no trânsito faz com que esta situação seja considerada um grave problema de saúde pública. Os custos financeiros desta tragédia para o país são superiores a R\$ 28 bilhões por ano (DENATRAN *apud* ABETRAN , 2009).

Em 2009, a OMS- (Organização Mundial de Saúde) registrou 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Segundo a OMS, se nenhuma ação mundial for imediatamente empreendida, este número poderá chegar a 1,9 milhão de mortes até 2020 (OMS, 2009).

Os acidentes ocorridos na direção de veículos automotores por condutores alcoolizados são extremamente preocupantes, sobretudo em relação aos números apresentados pelo Brasil, conforme se pode verificar na figura 4 a seguir:

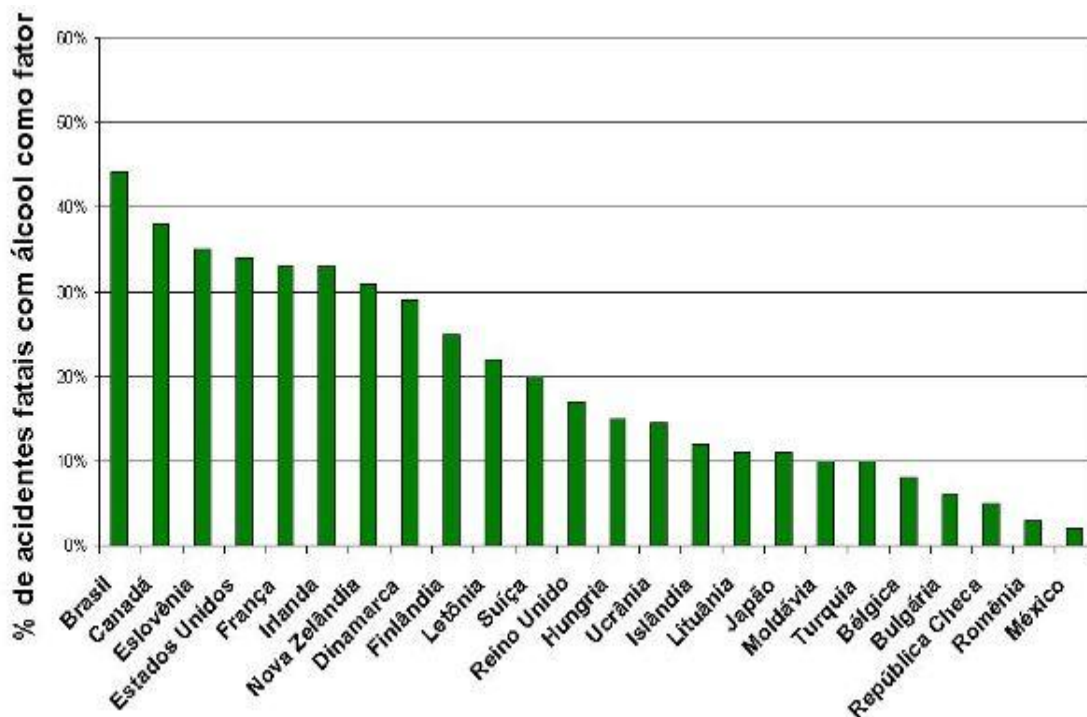


Figura 4 - Acidentes de Trânsito Fatais Decorrentes do uso de Álcool

Fonte: CISA- Centro de Informações sobre Saúde e Álcool/WHO 2007

Os dados sobre acidentes de trânsito com vítimas no Brasil são controversos, em face da inexistência de um sistema seguro de estatísticas, mas, segundo estudos publicados pelo DENATRAN e pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA em 2006, dados coletados em 2004 e 2005, o custo social dos acidentes em rodovias foi estimado em cerca de R\$ 24,6 bilhões anuais, dos quais R\$ 8,1 bilhões correspondiam aos acidentes nas rodovias federais e R\$ 16,5 bilhões nas estaduais. A pesquisa constatou que o custo médio do acidente com feridos fica em torno de R\$ 90 mil e, com mortes, este valor chega a R\$ 421 mil. Em estudo semelhante realizado em 2004 pelo DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), pelo IPEA (Instituto e Pesquisas Econômicas Aplicadas) e pela ANTP – (Associação Nacional de Transportes Públicos), para os aglomerados urbanos, a estimativa do custo social de acidentes de trânsito naqueles locais foi de R\$ 5,3 bilhões anuais. Tomando-se os dois estudos, o custo social total no Brasil (atual) é da ordem de R\$ 30 bilhões anuais (DENATRAN- IPEA, 2006).

Ao mesmo tempo em que se constata o tamanho do custo social do acidente de trânsito no Brasil no ano de 2010, segundo relatório do DENATRAN- (Departamento Nacional de Trânsito), foram arrecadados R\$ 300.278.303,98 para o FUNSET- (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito) e R\$ 289.693.545,51 relativos à parcela do seguro obrigatório DPVAT (Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre). Considerando que o FUNSET representa apenas 5% do total de multas arrecadadas em todo o Brasil, o total de recursos disponíveis para os órgãos executivos de trânsito chega a R\$ 6 bilhões anuais que deveriam ser, inteiramente, destinados às ações de engenharia, fiscalização e educação de trânsito, portanto, em ações voltadas para a redução de acidentes. (DENATRAN, 2010)

A base de dados do seguro DPVAT- (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), de todas as utilizadas é a mais próxima da realidade, mesmo assim há falhas, pois muitas pessoas das famílias dos acidentados não aparecerem para reivindicar o seguro de vida a que fazem jus (vide Fig. 5 e Tab. 6).

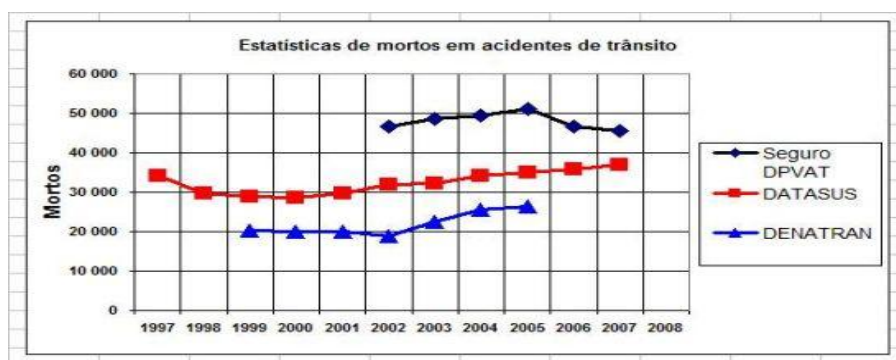


Figura 5 - Estatística de Mortos em Acidentes de Trânsito 1997/2007

Fonte: DENATRAN, MINISTÉRIO DA SAÚDE (DATASUS) e Seguro DPVAT (2009)

Tabela: 6 Registro de Mortes no Trânsito no Brasil

ANO	DENATRAN	SUS	DPVAT
2002	18.877	32.753	----
2003	22.629	33.139	----
2004	25.526	33.105	----
2005	26.409	35.994	55.024
2006	19.910	36.367	63.776
2007	----	37.407	66.683
2008	----	----	57.116

Fonte: DENATRAN, SIM-DATASUS, Seguradora Líder dos Seguros DPVAT

Segundo o Ministério da Saúde (Tabela 7), o número de mortos em acidentes de trânsito no Brasil subiu 24% nos últimos oito anos, de 32.753 registrados em 2002 para 40.160 em 2010.

Tabela 7 - Mortes em acidentes de trânsito por ano (2002 à 2010)

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Brasil	32753	33139	35105	35994	36367	37407	38273	37594	40610

Fonte: Ministério da Saúde

Segundo (PADILHA, 2011), “Os números revelam que o País vive uma verdadeira epidemia de lesões e mortes no trânsito”, alertou o Ministro da Saúde, Alexandre Padilha. Para ele, a decisão do Supremo Tribunal Federal de considerar que dirigir bêbado, mesmo sem causar acidente, é crime, pode contribuir para a melhora dessas estatísticas no trânsito.

Além do elevado número de mortes, os acidentes ocorridos no ano de 2010 provocaram o registro de 145 mil feridos em hospitais do sistema público, o que custou R\$ 190 milhões ao Estado. O número de hospitalizações em 2010 por acidentes foi 15% maior que em 2009.

Na tabela 8 abaixo é possível observar a grave situação do Brasil em relação ao volume de acidentes de trânsito comparado por exemplo, aos Estados Unidos que tem, aproximadamente, 115 milhões de habitantes a mais e uma frota de veículos 5 (cinco) vezes maior que a do Brasil, demonstrando claramente, a necessidade de se adotar políticas públicas com a finalidade de reduzir os números dessa inaceitável tragédia.

Tabela: 8 - Mortes em acidente de trânsito por países

QUADRO COMPARATIVO ENTRE BRASIL, EUA e UNIÃO EUROPÉIA- 2008			
País	Mortes por AT em 2008	População 2008 (milhões)	Coeficiente de Mortalidade/100 mil habitantes
Brasil	57.116	189,6	30,1
EUA	37.261	304,0	12,5
União Européia	38.876	498,0	7,8

Fonte: Internacional Transport Forum, European Commission Transport, Seguros DPVAT (CNM)

Segundo concepção do *GRSP- Global Road Safety Partnership* (2007), o volume de acidentes de trânsito ocorrido no mundo, estima-se perdem a vida por ano cerca de 1,2 milhão de pessoas e mais de 50 milhões se ferem, pode ser considerado um sério problema de saúde pública, que se agrava em países de baixa e média rendas, com forte reflexos nos serviços de saúde e na economia dessas nações, que oscilam um custo entre 1% e 2% do seu produto nacional bruto. A situação se agrava na medida em que a motorização é aumentada em face da grande oferta de veículos a custo baixo e financiado em longo prazo.

3.3 Considerações Finais

Em grande parte dos países do mundo, dentre os quais inclui-se o Brasil, o uso de bebidas alcoólicas por condutores de veículos automotores tem sido causa de gravíssimos acidentes de trânsito com irreparáveis perdas de vidas e altíssimo custo financeiro para as nações.

Por ser o álcool uma droga de consumo permitido, as pessoas bebem e dirigem, mesmo sob proibição legal para esta prática e a conotação da gravidade dos acidentes de trânsito não é a mesma atribuída às demais causas de mortes violentas.

No Brasil, a deficiência da fiscalização de trânsito, as falhas existentes na legislação, a errada compreensão e interpretação da lei e as claudicantes decisões da justiça sobre os crimes de trânsito decorrentes de álcool e direção são os principais fatores que fazem do país um dos maiores em volume de acidentes de trânsito por alcoolemia.

Em pesquisas realizadas por DUALIBI *et al* (2007) em: Diadema, Belo Horizonte, Santos, Vitória e São Paulo, comprovou-se que apesar da proibição da lei, as pessoas ingerem bebidas alcoólicas e dirigem e que nas operações de fiscalização do trânsito, uma média de 28% dos motoristas que apresentam indícios de alcoolemia, se recusam a se submeter ao teste do etilômetro, alegando que por lei não são obrigados a produzirem provas contra si.

Em razão da redação imprecisa e dúbia da norma de trânsito, o Poder Legislativo Federal, propôs emendas ao Código de Trânsito dentre as quais a que modifica a redação do artigo 306, retirando dele o limite de tolerância de 0,06 dg/l de concentração de álcool no sangue. Sendo aprovada a emenda será dispensável a

prova da graduação alcoólica para que o infrator seja punido, ou seja, se ingerir bebida alcoólica não poderá conduzir veículo automotor, se o fizer sofrerá os rigores da lei. Nessas condições, admitir-se-á que o país, efetivamente, terá adotado a tolerância zero ao álcool.

CAPÍTULO IV - LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

4.1 Comentários sobre a Legislação Nacional de Trânsito

O primeiro automóvel chegou ao Brasil em 1893 na cidade de São Paulo. Dez anos depois, seis carros circulavam por São Paulo. Em 1904, eram 83 automóveis. Entre 1920 e 1939, só no Estado de São Paulo, o número de carros de passeio salta de 5.596 para 43.657. O Brasil chega ao final de 1960, com 508.608 veículos e em 2012 com 70.965.139 veículos (DENATRAN, 2012).

Segundo DUALIBI *et al.* (2011), “em decorrência da intensificação da quantidade de veículos nas ruas brasileiras, fez-se necessário a formulação do primeiro Código de Trânsito do Brasil, instaurado pela Lei nº 3.671 de 24 de setembro de 1941”.

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941. Esta norma teve curta duração, oito meses depois de entrar em vigor foi revogado pelo Decreto Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941 que deu nova redação ao Código, criando o CONTRAN- (Conselho Nacional de Trânsito) e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT), órgãos de trânsito estaduais.

Apesar de ter vigorado por pouco tempo o Código de Trânsito de 1941 era considerado como uma lei rígida e bem redigida. Já naquele tempo o legislador brasileiro se preocupou com o uso de bebidas alcoólicas por condutores de veículos automotores, tanto que no Capítulo X Das infrações, no artigo 129 previa:

CAPÍTULO X DAS INFRAÇÕES

Art. 129. A apreensão do documento de habilitação far-se-á nos seguintes casos:

II, pelo prazo de um a doze meses:

e) por dirigir em estado de embriaguês, devidamente comprovado;

Ainda, conforme DUALIBI *et al.* (2011):

[...] Esse primeiro código regulamentava o deslocamento de veículos e pessoas nas ruas e estradas brasileiras e estabelecia a criação de um Departamento de Trânsito em

cada unidade federativa do país. Antes disso, alguns estados já possuíam órgãos que regulavam e vistoriavam o trânsito de veículos, mas não havia qualquer unificação legislativa em relação ao assunto. No ano de 1966, o primeiro código sofreu alterações e passou a ser denominado Código Nacional de Trânsito, permanecendo em vigor até a década de 1990, quando diversos estudos foram publicados indicando o aumento do número de vítimas fatais no trânsito em todo o território brasileiro. Um dado desse período é o aumento de 63% no número de mortes decorrentes de acidentes de trânsito, registrado entre os anos de 1977 e 1994[...].

Em 21 de setembro de 1966, pela Lei n.º 5.108, foi promulgado o segundo Código Nacional de Trânsito composto de 131 artigos. Antes mesmo de sua regulamentação o novo CNT (Código Nacional de Trânsito) sofreu alterações por meio do Decreto n.º 237/1967. Essa lei vigorou por 31 anos, até a instituição do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei n.º 9.503, que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

Da mesma forma que o Código de Trânsito de 1941 a legislação de 1966 também tratou convenientemente, a questão da alcoolemia, proibindo e punindo o condutor que dirigia alcoolizado. Senão vejamos:

CAPÍTULO X

Dos Deveres e Proibições

Art 89. É proibido a todo o condutor de veículo:

III - Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza. (grifo nosso)

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

Na época, o considerável aumento do número de acidentes no país indicava que o Código de Trânsito em vigor não mais se adequava à situação, o aumento da frota e o desenvolvimento da tecnologia da indústria automobilística, sugeriam com urgência uma nova legislação, razão pela qual em 1993, a Presidência da República enviou à Câmara dos Deputados o projeto de lei de um novo código de trânsito que aprovado, passou a vigorar em 22 de janeiro de 1998, com o nome de Código de Trânsito Brasileiro.

O novo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, trouxe muitas inovações, estabelecendo uma nova relação entre o Estado e a sociedade. Aos órgãos públicos foi atribuída a responsabilidade pela segurança e pela circulação de pedestres e veículos conforme estabelecido no art. 1º, § 2º - *“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”*, já o § 3º atribui ao Estado a responsabilidade pelo exercício do direito a um trânsito seguro. Além disso, em seu contexto, dispõe sobre o cidadão e seus direitos, enfatiza a questão da educação para o trânsito, estabelece limites à velocidade, insere alguns crimes de trânsito, estabelece a destinação dos recursos oriundos das multas por infrações e reconhece os municípios como responsáveis pelas questões relativas à segurança nos deslocamentos realizados nas vias públicas sob sua circunscrição.

O Código de Trânsito Brasileiro (1998) apesar de ter inovado bastante em sua nova concepção, não tem sido suficiente para reduzir o elevado número de acidentes de trânsito, sobretudo aqueles provocados pelo uso do álcool por parte dos motoristas. Com o objetivo de aumentar o controle sobre o volume desses acidentes, em 2008 foi editada a lei nº 11.705, ou “Lei Seca”, que adotou “tolerância zero” ao uso de bebidas alcoólicas por parte dos condutores de veículos automotores. Na fig. 6 apresenta-se o cronograma das etapas da criação e aplicação da Lei 11.705/2008 desde a sua concepção em fevereiro de 2008.

Fev. 2008	MP 415 - PROIBIDA VENDA DE BEBIDAS NAS RODOVIAS FEDERAIS	INÍCIO DO DEBATE POPULAR
Jun. 2008	LEI 11.705/08 – PROIBIÇÃO DO USO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS PARA DIRIGIR	DEBATE ALCANÇA TODA SOCIEDADE
Ago. 2008	QUEDA BRUSCA NOS ACIDENTES	90% DOS BRASILEIROS APROVAM A LEI
Out. 2008	REDUÇÃO DA QUEDA DA VIOLÊNCIA NAS RODOVIAS	DISTRIBUIÇÃO DE BAFÔMETROS PELO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fev. 2009	AÇÕES DE REFORÇO NAS RODOVIAS	CAMPANHAS: MINISTÉRIOS DA JUSTIÇA, SAÚDE E DAS CIDADES.
Jun. 2009	AÇÕES DE REFORÇO NAS RODOVIAS	NECESSIDADE DE EMPENHO DE TODA A SOCIEDADE

Figura 6 - Cronograma da concepção da Lei Seca.

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Segundo DUALIBI *et al*, (2011):

[...] A nova Lei alterou o Código de Trânsito Brasileiro, “com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência de álcool”, e também obrigou “os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou se oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool”.(Lei nº 11.705/08, art.1) [...].

Uma das alterações impostas por essa lei refere-se à redação do artigo 276 do Código de Trânsito, que determina 0,06% como a concentração máxima de álcool permitida, e que agora passa a ser “qualquer concentração de álcool por litro de sangue” sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código (lei 11.705/08 artigo 5) p. 37/38.

A infringência aos dispositivos legais é considerada falta gravíssima que sujeita o infrator ao pagamento de multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência a habilitação será cancelada no prazo de um ano após o cumprimento da penalidade. (CABETTE, 2008 *apud* DUALIBI *et al*, 2011 p.38)

Nesse sentido o condutor que, fiscalizado, apresentar alcoolemia superior a 0 (zero) comete infração administrativa, porém se submetido ao teste do bafômetro apresentar CAS superior a 0,06 g/l estará cometendo um crime, independentemente de estar colocando em risco a vida das pessoas que estejam na via pública. Esta medida, no entanto, tem sido bastante discutida nos meios jurídicos, porque a lei prevê que o condutor que estiver com um grau de alcoolemia nesse nível será obrigado a se submeter a exame que comprove a presença de álcool no sangue.

Sobre a prova da embriaguez, por teste do bafômetro ou por exame de amostra de sangue, há uma corrente que defende um suposto direito constitucional, amparado pela Convenção Americana de Direitos Humanos de 1969, de que “ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo”. Esta tem sido considerada uma questão controvertida, vez que a concessão do direito de conduzir veículos automotores, pressupõe antes, o respeito a todas as normas que regulamentam o trânsito, o que em princípio, afasta a hipótese de que qualquer outra norma, seja ela qual for, possa interferir nas leis internas de um país, mesmo que se trate de um tratado ou convenção internacional do qual o país seja signatário.

De toda forma, ao se recusar a ser submetido ao teste do bafômetro sob o argumento de não produzir prova contra si, o condutor consegue impedir a aferição do grau de alcoolemia, mas não consegue impedir a constatação de que tenha ingerido bebidas alcoólicas, o que pode ser facilmente constatado pelo hálito expelido, pelo caminhar trôpego, gestos descontrolados (ataxia) e pela fala pastosa própria de quem se encontra alcoolizado. Confirmada a hipótese o motorista se obrigará a acompanhar o agente de trânsito até a delegacia policial para que seja instaurado contra ele um processo por infração ao artigo 277 do Código de Trânsito.

Além do Código de Trânsito a legislação se alicerça nas Resoluções do CONTRAN- (Conselho Nacional de Trânsito) e nas Portarias (atos administrativos) do DENATRAN- (Departamento Nacional de Trânsito). As Resoluções do CONTRAN- (Conselho Nacional de Trânsito) têm força de lei e regulamentam o Código de Trânsito Brasileiro. Os textos básicos das resoluções são discutidos e aprofundados nas Câmaras Temáticas e no Fórum Consultivo, com o acompanhamento do DENATRAN- (Departamento Nacional de Trânsito) e levados à reunião do CONTRAN- (Conselho Nacional de Trânsito) para aprovação.

4.2 Aspectos Legais da Proibição da Alcoolemia no Trânsito

A proteção à vida humana é um dos deveres do Estado que se encontra consubstanciado no artigo 5º da Constituição Federal. Ao ingerir qualquer quantidade de bebidas alcoólicas as pessoas ficam afetadas fisicamente, tornando-se incapazes de manter o controle sobre os seus atos e reflexos. Por esta razão, o legislador pátrio proibiu o uso de bebidas alcoólicas aos que dirigem veículos automotores. Esta proibição tem por fundamento básico a proteção à integridade física das pessoas, objetivando a redução de acidentes de trânsito decorrentes da perigosa associação de álcool e direção.

Grande parte dos acidentes de trânsito não pode ser considerada uma fatalidade ou um simples golpe do destino. Observa-se que falta, como sempre, a sensibilidade de pensar pelo outro, de abrir espaços para opções do semelhante, de decidir naquele momento o que poderia causar perigo para a vida das pessoas. É o discernimento sobre o que é certo e errado que exige do ser humano um compromisso na preservação da vida.

No entendimento de MORAES (2008), a proibição da alcoolemia aos que dirigem veículos automotores é uma medida correta e que em hipótese alguma justifica questionar a constitucionalidade da lei 11.705/2008, pelo simples fato de as pessoas acreditarem que têm o direito de dirigir embriagadas. “Todos continuam com total liberdade para beber o quanto quiserem, o que não se pode permitir é a liberdade de um cidadão tirar a vida de outro devido a descontrole causado pelo excesso de bebida”.

O álcool é considerado uma droga psicotrópica, ele atua diretamente no sistema nervoso central e provoca mudanças no comportamento de quem o consome. O álcool é uma das poucas drogas psicotrópicas que tem seu consumo permitido. Esse é um dos motivos pelo qual ele é visto de forma diferenciada, quando comparado com outras drogas.

Por esta razão e sob esse enfoque, a ingestão de bebidas alcoólicas é incompatível com a condução de veículos automotores. O Artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro proíbe qualquer grau de alcoolemia aos que pretendem conduzir automóveis. Essa providência tem por objetivo a proteção da vida, da integridade física dos que estão transitando pelas vias públicas, mas não tem sido respeitada,

porque a própria lei, contendo imperfeições, possibilita aos infratores utilizarem-se das 'brechas' para não cumprirem a norma.

Ações preventivas para coibir condutores na direção de veículos sob efeito de álcool estão legalmente amparadas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Nesse sentido, ainda que o motorista se recuse a ser submetido ao teste do etilômetro sob a alegação de não incriminar-se, o agente fiscalizador pode reter (apreender) o veículo impedindo que o condutor prossiga dirigindo, independentemente da apuração da CAS. Neste caso, por não ser possível obter a comprovação do grau de CAS, o agente fiscal pode liberar o cidadão para seguir o seu caminho, desde que não seja dirigindo o veículo em que se encontra.

Segundo LEAL (2011), Deputado Federal autor da Lei Seca, "toda mudança cultural gera resistências pontuais, não existem argumentos contra a lei seca. É impossível contestar a vitória da vida, e a realidade dessa segurança maior nas ruas está nítida quanto à visão e a consciência de um motorista responsável".

O espírito da Lei Seca está alicerçado na preservação da vida. O álcool para as pessoas que bebem, mas não admitem que se excederam, transforma automóveis em armas letais. Com o advento da Lei Seca, no entanto, admite-se ter havido considerável redução de mortes e de mutilações em todo o Brasil, apesar do crescente aumento do número de veículos em circulação.

A resistência atual ao cumprimento da lei por parte de aproximadamente 30% dos motoristas deve se modificar, visto que se encontra em tramitação no Congresso Nacional um dispositivo legal que passará a aplicar penalidades mais rigorosas a quem se recusa a se submeter ao chamado "teste do bafômetro" (LEAL, 2011).

4.3 Aplicação da Legislação de Trânsito

Por melhor que seja, a legislação de trânsito brasileira ainda não é a ideal. Algumas brechas ou falhas textuais possibilitam impunidades, dentre essas as que se referem ao uso de álcool na direção de veículos automotores, conduta responsável por 70% dos acidentes de trânsito ocorridos no Brasil (GRIEP, 2009).

O ex-juiz, ex-promotor de justiça, advogado e professor de Direito Penal e Processual Penal Luiz Flávio Gomes, em entrevista ao jornalista Milton Yung da Rádio CBN/SP

(Central Brasileira de Notícias São Paulo) em 08/09/2011, sugeriu que a legislação brasileira seja modificada com a maior rapidez possível no sentido de não mais especificar limite de alcoolemia necessário para caracterizar a embriaguez de motoristas. Segundo GOMES (2011) o limite de CAS estabelecido pela Lei nº 11.705/2008 que modificou o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), impede a caracterização dos crimes de trânsito por embriaguez favorecendo a impunidade de condutores embriagados.

Quem faz uso de bebidas alcoólicas e dirige, pode prever a ocorrência de acidentes com risco de morte, mas se o fato vier a ocorrer, nos termos do Código de Trânsito, o autor estará cometendo homicídio culposo (sem a intenção de matar) cuja pena é de 6 meses a 3 anos de detenção. Por se tratar de crime culposo a pena não ultrapassará 3 anos, podendo ser convertida em pena alternativa, como: prestação de serviços à comunidade ou pagamento de cestas básicas. Estabelecer o tipo culposo para os crimes de trânsito cometidos por motoristas embriagados na direção de veículos automotores enseja desproporcionalidade da pena em relação à ofensa cometida, gera sensação de impunidade ao infrator e estimula a repetição de comportamento reprovável.

Portanto, retirar o limite de alcoolemia de 0,06 dg/l do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro significa estabelecer, finalmente, tolerância zero ao álcool para condutores de veículos automotores.

Em julgamento de *Habeas Corpus* (nº 107801), pela prática de crime de trânsito, a Suprema Corte de Justiça do país se pronunciou a favor da concessão do *Habeas Corpus* a favor do condutor de veículo automotor que embriagado provocou a morte de uma pessoa. No entendimento dos Ministros do STF o indivíduo que se embriaga e dirige um automóvel não o faz com a intenção de cometer um crime e que nessas circunstâncias não pode ser responsabilizado por homicídio doloso, porque o acusado não contribuiu com o risco da ocorrência do resultado morte e nem o aceitou, não havendo que se falar em dolo eventual, mas, em imprudência ao conduzir seu veículo em suposto estado de embriaguez, agindo, assim, com culpa consciente. Sob tais argumentos o Tribunal desclassificou o crime de doloso (com a intenção de matar) para culposo (sem a intenção de matar).

A decisão comentada causa perplexidade, porém a Justiça Brasileira entende que, de um modo geral, os motoristas não ingerem bebidas alcoólicas com o objetivo de matar alguém. O Código de Trânsito Brasileiro no art. 306, não recepcionou o tipo penal doloso (aquele cometido com a intenção de matar ou ferir) para os crimes de trânsito, por esta razão tais crimes são julgados conforme a lei de trânsito, que os classifica como crimes do tipo culposo (sem a intenção de matar ou ferir). Segundo MELLO (2011), Ministro do Supremo Tribunal Federal, "se a sociedade considera pequena a punição do Código de Trânsito para os crimes de trânsito, que se altere a lei".

Para os crimes culposos (praticados sem a intenção) as penas a eles atribuídas são menores, no caso do Código de Trânsito as penas para o homicídio culposo variam entre 6 (seis) meses e 3 (três) anos de detenção. Para os crimes dolosos, que estão previstos no Código Penal, (praticados com a intenção) as penas são maiores e variam de 6 (seis) a 20 (vinte) anos de reclusão.

Com o elevado número de acidentes de trânsito com vítimas fatais provocados pelo uso de álcool na direção de veículos automotores, prevê-se modificações da Lei. Contrariamente à decisão ora comentada às fls. 54/55, o STF - Supremo Tribunal Federal, em decisão de 27/09/2011, negou *Habeas Corpus* nº 109269, a um condutor de veículo automotor que alcoolizado ceifou a vida de cinco pessoas na cidade de Araxá-MG. Esta decisão é significativa, indicando que a Suprema Corte de Justiça Brasileira, em face da gravidade dos inúmeros acidentes de trânsito provocados por motoristas embriagados, parece estar admitindo julgar de forma mais coerente os delitos do automóvel, no sentido de punir exemplarmente os motoristas alcoolizados que praticam crimes utilizando seus automóveis.

No contexto da gravidade dos acidentes de trânsito provocados pelo uso de álcool por motoristas é de se notar que o combate a tais acidentalidades está se tornando mais eficaz. Em 03/II/2011, a Procuradoria-Geral Federal, ajuizou na Justiça Federal a primeira ação regressiva de trânsito contra um motorista acusado de provocar um grave acidente em abril de 2008 no Distrito Federal. O acidente deixou cinco mortos e três feridos. A ação tem por objeto o ressarcimento à Previdência Social de despesas decorrentes de pensão por morte, provocada por direção perigosa e alcoolismo. De acordo com o boletim de ocorrência policial, quando provocou o acidente, o motorista estava bêbado e dirigia na contramão, em zigue-zague.

A atitude governamental de ajuizar ação regressiva contra os condutores de veículos automotores, que bêbados atropelam matam e ferem no trânsito, segundo o Ministro da Previdência ALVES FILHO (2012), “eles vão pensar duas vezes antes de dirigir embriagados ou de provocar rachas [corridas] no trânsito”.

4.4 Considerações Finais

Conclui-se que desde a edição do primeiro Código de Trânsito Brasileiro o legislador se preocupou com os acidentes de trânsito causados por condutores de veículos automotores que dirigem sob a influência de álcool.

O Código de Trânsito de 1966 proibiu ao condutor dirigir em estado de embriaguez, mas não foi suficientemente imperativo para atingir os objetivos desejados. Já o atual Código de Trânsito no Art. 165 diz: “*Dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência*”, aqui, porém deixou de ser incluída a expressão que de fato proíbe, o correto seria dizer: *é proibido dirigir sob a influência de bebidas alcoólicas*. A ausência de imperatividade ao texto fragiliza a norma, possibilitando interpretação diversa da pretendida.

A alcoolemia pode ser provada por diversos modos, mas no Brasil a justiça entende que a prova do estado etílico somente pode ser comprovada pelo exame do bafômetro ou por exame de sangue dos motoristas.

O bafômetro ativo, que funciona por amostra de ar alveolar expelido, é o único instrumento tecnicamente capaz de comprovar a quantidade de álcool por litro de sangue existente no organismo humano.

No país a fiscalização da “Lei Seca”, encontra dificuldades para comprovar a alcoolemia de motoristas embriagados. O texto do *caput* do artigo 277 do CTB, diz que: *o condutor será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame, que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados [...]*, o texto não é literalmente claro, não especifica detalhadamente os procedimentos a serem adotados, dificultando a ação da fiscalização.

Além destas imprecisões, no mesmo artigo 277, o § 3º permite que a pessoa que esteja sendo fiscalizada se recuse a ser submetida a “qualquer dos procedimentos” estabelecidos, aplicando-se-lhe pela recusa, tão somente brandas punições de caráter

meramente administrativas. Esta flexibilidade é um incentivo ao não cumprimento da lei, atitude bastante diferente da aplicada em outros países, principalmente nos europeus, onde a recusa ao teste do bafômetro costuma ser punida com pena de prisão.

No Brasil os procedimentos penais são um incentivo ao cometimento de infrações, por esta razão é de fundamental importância que a lei seja modificada no sentido de admitir o tipo penal doloso (com a intenção) para os crimes de trânsito, que são punidos com penas mais severas como reclusão que podem variar entre 08 e 20 anos.

Atualmente tramitam pelo Congresso Nacional aproximadamente 50 (cinquenta) projetos de lei cujo objeto é o de alterar dispositivos do CTB para que os mesmos se tornem mais imperativos na proibição de que motoristas conduzam, impunemente, veículos automotores sob a influência de álcool no organismo.

CAPÍTULO V - QUESTÕES JURÍDICAS SOBRE A PROVA DA ALCOOLEMIA

5.1 Aspectos da Legislação de Trânsito em Outros Países

Segundo a (OMS, 2009), beber e conduzir veículos automotores aumenta o risco de colisão e a probabilidade de resultar morte ou traumatismo grave. O risco de provocar uma colisão aumenta de maneira significativa quando a concentração de álcool no sangue ultrapasse 0,04 gramas por decilitro (g/dl) de sangue no organismo. Muitos países (fig. 10) com um bom registro de segurança rodoviária têm limites de alcoolemia de 0,05g/dl.

- Mais de 90% dos países têm uma lei nacional sobre beber e conduzir, mas unicamente 49% estipulam um limite de alcoolemia legal igual ou inferior a 0,05g/dl.
- Somente 11% dos países têm limites de alcoolemia inferiores para condutores jovens e novos condutores, embora se recomendem limites mais baixos para estes grupos que têm maior risco de acidentes de trânsito quando sob a influência do álcool.

Segundo o DPRF- Departamento de Polícia Rodoviária Federal, (2009), o Brasil, em lista formulada pelo Centro Internacional para Políticas sobre o Álcool – ICAP com sede em Washington (EUA), posiciona-se entre os 20 países que possuem a legislação mais rígida sobre o assunto. Dentre as 82 nações pesquisadas, Noruega, Suécia, Polônia Estônia e Mongólia têm o mesmo nível de rigor do Brasil.

A Noruega desde 1936 possui leis específicas sobre álcool e direção. Lá os motoristas flagrados com índices maiores que 2 decigramas de álcool por litro de sangue têm a carteira de habilitação apreendida por um ano, é preso por no mínimo três semanas e na cadeia o trabalho é obrigatório. As multas aplicadas são proporcionais à renda do infrator.

Nos Estados Unidos, em alguns Estados, presume-se embriagado o condutor que se recusa a ser submetido ao teste do bafômetro. Por esta atitude o motorista é preso em flagrante com apreensão do veículo e da carteira de habilitação. Com essas medidas os acidentes em 1970 caíram 50% e atualmente 20%.

Na França, o motorista que se recusa a soprar o bafômetro se obriga a realizar exame de sangue para que seja apurado o grau de alcoolemia.

No Reino Unido, além do teste do bafômetro, o motorista fica obrigado a realizar exame de sangue ou de urina dos condutores suspeitos, Se ele não cooperar, é preso por até seis meses, perde o direito de dirigir por um ano e paga multa de 5 mil libras (quase R\$ 16 mil).

Segundo DUAİLİBİ *et al* (2010):

“Em países como Estados Unidos, Noruega e Dinamarca, onde dirigir é considerado um privilégio e não um direito prevalece o conceito de aceitação implícita. Segundo esse conceito, todo motorista suspeito tem obrigação de submeter-se ao teste do bafômetro quando requisitado, e o bafômetro é considerado como meio de prova que o motorista não ingeriu bebidas alcoólicas. A recusa seria interpretada como assumir que bebeu.

Na tabela nº 9 a seguir pode-se observar que em grande parte dos países estrangeiros a questão álcool e direção é tratada com muita seriedade . A fiscalização é intensa e muito severa, cumpre-se a lei e a punibilidade é incondicionalmente aplicada aos infratores.

Nos parágrafos seguintes estão transcritas informações sobre a legislação e os procedimentos adotados por diversos países sobre as limitações e proibições de dirigir veículos automotores sob a influência de álcool no organismo.

Tabela 9 - Punição por grau de alcoolemia na União Europeia

País	Limite	Suspensão da Habilitação	Pena de Prisão
Áustria	0,05 g/l	1 mês	3 meses/3 anos (se fatal)
Bélgica	0,05 g/l	8 dias a 5 anos	15 dias a 3 meses
Dinamarca	0,05 g/l	24 a 30 meses	Nil
Alemanha	0,05 g/l	6 meses a 5 anos	5 anos (se
Grécia	0,05 g/l	3 a 6 meses	1 a 12 meses
Finlândia	0,05 g/l	3 meses a 2 anos	Acima de 3 meses
França	0,05 g/l	1 mês a 1 ano	2 meses a 2 anos
Irlanda	0,08 g/l	1 ano	6 meses
Itália	0,08 g/l	15 dias a 1 ano	1 a 6 meses
Luxemburgo	0,08 g/l	3 meses a 15 anos	1 dia a 3 anos
Holanda	0,05 g/l	6 meses a 10 anos	3 meses a 3 anos
Portugal	0,05 g/l	15 dias a 1 ano	Nil
Espanha	0,05 g/l	3 meses a 5 anos	1 a 6 meses
Suécia	0,02 g/l	3 meses a 3 anos	1 mês a 2 anos
Reino Unido	0,08 g/l	12 meses ou mais	6 meses a 10 anos (se fatal)

Fonte: Real Sociedade para a Prevenção de Acidentes Beber e Dirigir -2007

5.1.1 Legislação de Trânsito na Espanha

Segundo o Real Decreto 2282, de 23 de outubro de 1998 (*Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*), não podem circular pelas vias os condutores de veículos automotores e os condutores de bicicletas com taxa de álcool no sangue superior a 0,5 gramas por litro de sangue, ou 0,25 miligramas por litro de ar expirado. Os motoristas profissionais não podem circular com mais do que 0,3 gramas por litro de sangue ou 0,15 miligramas por litro de ar expirado.

Todos os condutores de veículos e bicicletas são obrigados a se submeterem às provas que detectam possíveis intoxicações por álcool. São igualmente obrigados todos os demais usuários da via quando estejam envolvidos em algum acidente de trânsito.

Os agentes da autoridade encarregados do policiamento de tráfego poderão submeter a tais provas:

- Qualquer usuário da via ou condutor de veículo implicado diretamente como possível responsável em acidentes de trânsito;
- Todos aqueles que conduzindo veículos denotem presumir que estejam sob a influência de bebidas alcoólicas;
- Todos os condutores que forem denunciados pelo cometimento de alguma das infrações contidas no Código de Trânsito;
- Aos que forem conduzir veículos sejam interpelados pela fiscalização de trânsito como forma preventiva da alcoolemia.

A prova da alcoolemia, normalmente, se faz por etilômetros. As provas poderão ser repetidas por pedido do examinando e além da prova por etilômetro, poderão consistir em exames de sangue e de urina e outros.

Em caso positivo, a autoridade policial lavrará boletim de ocorrência circunstanciado e o encaminhará ao Juízo Criminal. Se não houver algum outro condutor sóbrio que possa conduzir o veículo será o mesmo apreendido.

Também será apreendido caso o condutor se negue a se submeter ao teste de alcoolemia por etilômetro.

Todos os gastos com a apreensão e depósito do veículo serão por conta do condutor.

5.1.2 Legislação de Trânsito na Grã-Bretanha: Código de Estrada

Segundo o *Highway Code*, (2007)-

O limite legal de álcool para motoristas na Grã-Bretanha é:

- 80 miligramas de álcool em 100 ml de sangue
- 35 microgramas de álcool por 100 ml de ar
- 107 microgramas de álcool por 100 mililitros de urina

O condutor que estiver sendo fiscalizado será obrigado a fazer dois testes do bafômetro e valerá o que apresentar a menor graduação alcoólica.

Se o condutor de veículo automotor ultrapassar os limites acima mencionados será preso.

As sanções aplicadas a quem dirige com álcool no organismo acima do limite legal são:

Se a pessoa é acusada de um delito por conduzir veículos automotores sob a influência de bebidas alcoólicas, será levada a um Tribunal. Se for considerada culpada, serão aplicadas as seguintes sanções descritas no quadro abaixo:

Delito por dirigir sob efeito de álcool	Pena máxima
Dirigir ou tentar dirigir estando acima do limite legal de álcool no organismo	<ul style="list-style-type: none"> • Prisão de 6 meses • Proibição de conduzir pelo menos por um ano (três anos se condenado duas vezes em dez anos).
Recusa ao exame do bafômetro ou uma amostra de sangue ou urina para análise	<ul style="list-style-type: none"> • Prisão de 6 meses • Proibição de conduzir pelo menos por um ano
Causar a morte por condução negligente quando sob a influência de bebida alcoólica.	<ul style="list-style-type: none"> • Prisão de 14 anos • Multa ilimitada • Proibição de conduzir por pelo menos dois anos • Exame de condução a ser feito antes que a habilitação seja devolvida.

Valem também as condenações adicionais a seguir mencionadas:

- O custo do seguro automóvel aumentará significativamente;
- A pessoa poderá ter problemas na obtenção de permissão para viajar para países como os EUA.
- Quanto ao regime de delinquentes de risco elevado:

Se se trata de um condutor de alto risco (quase sempre alcoolizado), sua carteira de habilitação não vai ser devolvida automaticamente no final da proibição de dirigir. A pessoa será considerada uma infractora de alto risco se:

- For condenada por delitos de condução por bebida alcoólica duas vezes em dez anos;
- Estava dirigindo com duas vezes e meia ou mais o limite máximo de álcool permitido no organismo;
- Recusar a fornecer à polícia uma amostra de ar alveolar, sangue ou urina para o teste de alcoolemia.

Se a pessoa for um condutor de alto risco, só terá sua licença de volta se passar por um exame médico pelo Driver (Departamento de Trânsito) e Agência de Licenciamento do Veículo.

5.1.3 Legislação de Trânsito na França

Segundo o *Code de La Route* Lei 495 de 12/06/2003 atualizada em 2011:

Na França, os condutores que apresentam alcoolemia entre 0,5 g/l e 0,8 g/l são passíveis de multa de 135 euros e a perda de seis pontos na carteira de habilitação (com 12 pontos a carteira é retida). Acima de 0,8 g/l, o infrator deverá passar pelo tribunal e poderá ser punido com uma multa de 4.500 euros e até dois anos de prisão. Nesses casos, a suspensão da carteira de habilitação poderá ser de até três anos.

Os motoristas do transporte público não podem dirigir se tiverem acima de 0,2 g / l de álcool por litro de sangue.

Na direção assistida (auto-escola), o instrutor ou guia responsável deve, também, ter um nível de álcool no sangue abaixo de 0,5 g / l por litro de sangue.

A nova seção das regras de estrada (L234-14), requererá (tão logo o decreto especificando termos e condições seja publicado) que todo motorista deverá ter um etilômetro.

O controle do álcool é necessário sempre que ocorrer um acidente que provoque uma lesão ou uma infração grave. Poderá, também ser realizado em caso de acidente somente com danos materiais, ou até mesmo sem que tenha havido uma infração de trânsito durante uma colisão.

Não aceitar fazer o teste do bafômetro é considerado um delito.

Duas formas de pré-controle são utilizadas: o teste do "etilteste", e o "alcootest". O etilteste é um dispositivo eletrônico no qual a pessoa sopra. Ele mostra um resultado numérico. O "alcootest" é um balão onde se sopra. Seu tubo contém um reagente químico. Se ele ficar verde além da marca, significa que houve excesso na dosagem ou graduação de álcool permitida.

Ambos os dispositivos fornecem apenas uma presunção de alcoolemia. E esta é verificada por um exame de sangue ou de etilômetro e os resultados são irrefutáveis. Em um controle positivo, a polícia confisca a licença e imediatamente imobiliza o veículo.

A venda de bebidas alcoólicas, já proibida nas estradas do país, deverá também ser proibida nos postos de combustível urbanos. Os controles aleatórios de alcoolemia serão intensificados e melhor direcionados, visando locais apontados como de risco. No ano passado, foram feitos 11,2 milhões de controles, menos de 3% deles se revelaram positivos.

Como medida de prevenção, foi estimulada a auto-avaliação dos condutores de sua própria alcoolemia por meio da venda de etiltestes químicos a preço módico (1 euro cada) encontrados em supermercados, farmácias, tabacarias ou bancas de jornais. Também foi imposta a estabelecimentos noturnos a obrigação de disponibilizar, na saída, etiltestes eletrônicos aos clientes que desejarem saber se têm condições de dirigir.

Na França, o motorista que se recusa a soprar o etilômetro fica obrigado a realizar exame de sangue para verificar a quantidade de álcool ingerido. A meta francesa, inclusive, prevê submeter ao bafômetro um terço dos motoristas habilitados por ano.

5.1.4 Legislação de Trânsito na Noruega

Segundo o art. 31, da Lei nº 4 de 18/06/1965

A Noruega foi o primeiro país a criar leis específicas para a mistura álcool e direção. Desde 1936, a legislação de trânsito vem sendo aprimorada e hoje, o limite tolerado para motoristas embriagados é igual ao do Brasil. Se for flagrado com índices maiores que 2 decigramas de álcool por litro de sangue, o condutor perde a carteira por um

ano, é preso por no mínimo três semanas, e o trabalho na cadeia é obrigatório. Além disso, as multas aplicadas são proporcionais à renda do infrator.

5.1.5 Legislação de Trânsito no Reino Unido

Segundo o art. 83 do *Highway Code (2007)*- (Código de Estrada), no Reino Unido, além do etilômetro, as autoridades podem exigir teste de sangue ou urina dos condutores suspeitos. Se ele não cooperar, é preso por até seis meses, perde o direito de dirigir por um ano e paga multa de 5 mil libras (quase R\$ 16 mil).

5.1.6 Legislação de Trânsito na Suécia

Na Suécia, o limite máximo aceitável de concentração de álcool no sangue é de 0,2 g (dois decigramas) por litro de sangue. Isso significa que um motorista pode ser processado se beber apenas o equivalente a menos de uma lata de cerveja, e a polícia sueca faz uma fiscalização frequente e rigorosa.

Dirigir sob efeito de álcool é considerado um crime sério na Suécia, sujeito a multas ou penas de até seis anos de prisão.

A Suécia foi o segundo país do mundo a regulamentar a relação entre o uso de bebidas alcoólicas e a direção de veículos em 1941. Motoristas condenados por dirigir embriagados na Suécia serão obrigados a instalar em seus carros uma trava especial acoplada a um bafômetro, que só permitirá dar partida no veículo se a pessoa estiver sóbria.

A nova legislação está sendo finalizada pelo Ministério dos Transportes sueco e deverá entrar em vigor a partir de janeiro de 2010.

Segundo a nova lei, para voltar a dirigir seus carros, os motoristas condenados por dirigir embriagados terão que usar a trava de bafômetro durante um ou dois anos, dependendo da severidade da infração cometida.

"Sabemos que um terço dos motoristas condenados por dirigir sob o efeito de álcool é reincidente. Por isso, as travas serão direcionadas aos motoristas que já sofreram uma condenação. É uma forma rápida e eficaz de reduzir este problema nas estradas", disse a Ministra dos Transportes, Åsa Torstensson, ao canal 4 da televisão sueca.

A trava de bafômetro é um pequeno aparelho, adaptado ao painel de instrumentos do veículo. Para dar partida no motor, os motoristas terão que soprar dentro do aparelho, a fim de provar que não estão sob a influência de álcool.

Diagnósticos de dependência ou abuso de álcool também vão influenciar a decisão sobre o período de tempo em que a trava deverá ser usada no veículo.

Para poder voltar a usar o carro normalmente, sem a trava, os motoristas terão que evitar infringir leis de trânsito durante o período probatório.

Pessoas suspeitas de abuso ou dependência de álcool também poderão ser obrigadas a instalar a trava de bafômetro.

Quanto à recomendação médica, o governo planeja dar autoridade aos médicos para relatar ao Ministério dos Transportes a identidade de pessoas que, segundo seu julgamento, devem ter as travas instaladas em seus carros.

As pessoas que não concordarem com a decisão dos médicos podem correr o risco de ter suas licenças de motorista revogadas.

O custo das travas de bafômetro será parcialmente subsidiado pelo governo. Mas os motoristas infratores devem ter que arcar com a maioria dos gastos relacionados com a instalação da trava que poderão chegar a 60 mil coroas suecas (cerca de US\$ 7,4 mil). O Ministério dos Transportes sueco chegou a considerar a possibilidade de tornar obrigatória a instalação das travas de bafômetro em todos os veículos novos. Mas o governo argumentou que a exigência da obrigatoriedade das travas poderia ser considerada um impedimento à competitividade, segundo as normas europeias, e exigir assim a aprovação das autoridades da União Européia.

5.1.7 Legislação de Trânsito na Colômbia

Segundo o *Código de Trânsito de Colômbia* Decreto nº 1344/1970:

As autoridades de trânsito poderão solicitar a todo condutor de veículo automotor o exame de alcoolemia, que permita determinar se o motorista se encontra sob efeitos produzidos pelo álcool ou drogas, (...)

Suspensão da Licença: quem causar lesões ou homicídios em acidentes de trânsito demonstrando que estava em estado de embriaguez de que trata este código, ou que injustificadamente abandone o local do acidente será punido com as sanções previstas no Código Penal e a sua licença para dirigir suspensa pelo prazo de 5 anos.

5.1.8 Legislação de Trânsito no Chile

Segundo a *Ley de Tránsito* (Lei de Trânsito) nº 18.290/1984:

Nenhuma pessoa poderá conduzir um veículo quando se encontre em condições físicas deficientes sob a influência de álcool, drogas e entorpecentes.

Artigo 172- Nos acidentes de trânsito, constituem presunção de responsabilidade do condutor, os seguintes casos:

- Conduzir em condições deficientes ou sob a influência de álcool;
- Os policiais poderão submeter qualquer condutor a uma prova do bafômetro ou de outras provas destinadas a detectar a presença de álcool no organismo;
- Se a prova for positiva indicando que a pessoa se encontra sob influência de álcool ou de entorpecentes, ou substâncias psicotrópicas, os policiais poderão proibir que o motorista continue a conduzir o veículo até que esteja recuperado, sendo que este prazo não poderá exceder 3 horas a partir da realização do exame de alcoolemia.
- Se dos acidentes de trânsito resultam vítimas fatais, incapacidade para o trabalho, mutilações permanentes com infrações aos números (...) dos artigos 197 e 198 do Código de Trânsito a pena aplicada será a de reclusão no grau máximo.

5.1.9 Legislação de Trânsito no Uruguai

Segundo o *Reglamento Nacional de Circulación Vial* (Regulamento Nacional de Circulação viária)– abril/2003:

O condutor de veículo automotor será considerado inabilitado para dirigir na via pública se tiver concentração de álcool no sangue superior a 0,8 de CAS comprovados por teste do bafômetro.

A partir da vigência da presente lei os funcionários do Ministério do Interior, especialmente habilitados depois de ser devidamente capacitados, poderão investigar em qualquer pessoa que esteja conduzindo veículos automotores nas vias urbanas, suburbanas ou rurais do território nacional a eventual presença e concentração de álcool ou outras drogas em seu organismo através do teste do bafômetro.

O condutor que for flagrado conduzindo em transgressão aos limites indicados no artigo 24 terá a habilitação suspensa de 6 meses a 1 ano se for primário. Em caso de reincidência a suspensão poderá se estender por 2 anos. Em caso de nova reincidência a habilitação do infrator será cancelada.

Caso o infrator se recuse a ser submetido ao exame de alcoolemia por bafômetro, será retida a sua habilitação, sendo-lhe advertido, que a recusa pressupõe a presunção de culpabilidade e que a autoridade competente poderá aplicar oportunamente uma sanção que implicará na inabilitação para dirigir entre seis meses e um ano a partir da infração, no caso de reincidência a mesma penalidade poderá se estender até 2 anos.

Quando ocorrem acidentes com vítimas fatais, estas vítimas serão submetidas também a exames (sangue ou urina) para se verificar o grau de alcoolemia em que se encontravam.

5.1.10 Legislação de Trânsito na Argentina

Segundo a *Ley de Transito 24.449/1995*:

Artigo 48- Proibições: É proibido na via pública:

a) Conduzir com impedimentos físicos ou psíquicos, sem a licença especial, em estado de intoxicação alcoólica [...] que diminuam a aptidão para conduzir.

Artigo 73- Controle Preventivo:

Todo condutor deve sujeitar-se às provas expressamente autorizadas, destinadas a determinar seu estado de intoxicação alcoólica [...] a negativa de realizar a prova constitui falta...

Artigo 86 -Detenção. A prisão se dará nos seguintes casos:

- a) No caso de condução em estado de embriaguez alcoólica ou drogas;
- b) [...]

5.1.11 Legislação de Trânsito no México

Segundo o *Reglamento Tránsito Metropolitano* (2007)- Regulamento de Trânsito Metropolitano:

Artigo 36:

Nenhuma pessoa pode conduzir veículos pela via pública, se tiver quantidade de álcool no sangue superior a 0,8 gramas (por litro de sangue). Os condutores de veículos que se destinam ao serviço de transporte de passageiros, transporte de carga ou transporte de substâncias tóxicas ou perigosas não devem apresentar nenhuma quantidade de álcool no sangue ou no ar expirado.

O não cumprimento desta obrigação ocasiona a suspensão da licença (habilitação) por três anos.

Artigo 37

Todos os condutores de veículos que se encontrem cometendo atos que violem as disposições do presente regulamento e demonstrem sintomas de que conduzem alcoolizados, serão apresentados ao Juiz Qualificador ou Autoridade Municipal.

Artigo 38

Quando os agentes (policiais) contam com dispositivos de detecção de álcool (bafômetros), devem proceder da seguinte maneira:

- I. Os condutores devem submeter-se às provas para a detecção de graduação alcoólica estabelecida pela Agência ou Juizados;
- II. O agente fiscalizador deve entregar imediatamente ao condutor, uma cópia do comprovante do resultado do exame logo após a sua realização;
- III. No caso de o condutor estar com graduação de álcool no sangue superior à máxima permitida, será encaminhado ao Ministério Público;
- IV. O Agente Fiscalizador deverá entregar uma cópia do exame ao Ministério Público ao qual será apresentado o condutor, que o encaminhará ao médico legista para que o mesmo determine o tempo provável de recuperação, determinando-se de imediato a suspensão da licença para dirigir (...)

Antes de tomar qualquer providência, havendo disponibilidade do bafômetro o infrator será submetido a novo teste para confirmação da graduação alcoólica (...).

Sobre os limites e alcoolemia adotados por outros países, o Centro Internacional para Políticas sobre o Álcool (*International Center for Alcohol Policies - ICAP*), informa os limites de alcoolemia para condutores, conforme tabela 10 a seguir. .

Dos países listados, Armênia, Azerbaijão, Brasil, Colômbia, República Tcheca, Etiópia, Hungria, Nepal, Panamá e Romênia estipulam zero como limite; Albânia e Argélia estipulam 0,1 g/l; Estônia, Mongólia, Noruega, Polônia, República Eslováquia e Suécia fixam o valor máximo em 0,2g/l.

Tabela 10 - Limite de Alcoolemia para Condutores de Veículos Automotores em Diversos Países (2010)

LIMITE DE ALCOOLEMIA PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES EM DIVERSOS PAÍSES			
País	Limite (g/l)	País	Limite (g/l)
Albânia	0,1	Kyrgyzstan	0,5
Algéria	0,1	Letônia	0,49
Argentina	0,5	Lituânia	0,4
Armênia	0,0	Luxemburgo	0,8
Áustria	0,5	Malásia	0,8
Azerbaijão	0,0	Malta	0,8
Byelorussia	0,5	Ilhas Maurício	0,5
Bélgica	0,5	México	0,8
Bolívia	0,7	Moldávia	0,3
Bósnia e Herzegovina	0,5	Mongólia	0,2
Botswana	0,8	Nepal	0,0
Brasil	0,0	Holanda	0,5
Bulgária	0,5	Nova Zelândia	0,8
Camboja	0,5	Nicarágua	0,8
Canadá	0,8	Noruega	0,2
Colômbia	0,0	Panamá	0,0
Costa Rica	0,49	Paraguai	0,8
China	0,5	Peru	0,5
Croácia (República)	0,5	Filipinas	0,5
República Tcheca	0,0	Polônia	0,2
Dinamarca	0,5	Portugal	0,5
Equador	0,7	România	0,0
El Salvador	0,5	Rússia	0,3
Estônia	0,2	Singapura	0,8
Etiópia	0,0	República Eslovaca	0,2
Finlândia	0,5	Eslovênia	0,5
França	0,5	África do Sul	0,5
Geórgia	0,3	Coréia do Sul	0,52
Alemanha	0,5	Espanha	0,5
Grécia	0,5	Suécia	0,2
Guatemala	0,8	Suíça	0,5
Honduras	0,7	Tailândia	0,5
Hungria	0,0	Turquia	0,5
Islândia	0,5	Turckmenistan	0,3
Índia	0,3	Uganda	0,5
Irlanda	0,8	United Kingdom	0,8
Israel	0,5	U.S.A.	0,8
Itália	0,5	Uruguay	0,8
Japão	0,0	Venezuela	0,5
Kenia	0,8	Zimbabwe	0,8

Fonte: Icap, 2010 (Internacional Center for Alcohol Polices)

5.2 Aplicação da Legislação de Trânsito no Brasil

A violência no trânsito provocada por motoristas embriagados tem motivado discussões sobre as leis de trânsito em vigor. O assunto está agora sendo tratado por uma comissão criada no Senado, para modificar o Código Penal Brasileiro.

A principal função do atual Código de Trânsito é uma tentativa do Poder Público de atender à sociedade no que se refere à obrigação de proporcionar-lhe um trânsito seguro, conforme recomenda o art. 5º da Constituição Federal: “o direito ao trânsito seguro, regular organizado ou planejado, não apenas é pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, como também relativamente à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e locomoção das pessoas” (SALÉM 2009).

Segundo SALÉM, (2009):

Em seus 341 artigos distribuídos por vinte capítulos, o novo Código estabeleceu regras sobre o Sistema Nacional de Trânsito tratando da composição e distribuição de competência, como também estabeleceu normas acerca da circulação e conduta de motoristas e pedestres, disposições sobre sinalização, condições necessárias para um veículo poder entrar ou se manter em circulação, novas regras para a obtenção ou renovação da habilitação para conduzir veículo automotor, direitos e deveres dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, além de normas para o planejamento e difusão de ações relacionadas à educação no trânsito. (SALÉM, 2009 p.19).

Conduzir veículo automotor na via pública sob influência de álcool acima do que é permitido pela lei é uma infração penal. Esta prática autoriza o Estado a punir tal conduta, pois viola os bens jurídicos da segurança no trânsito como a vida e a integridade física, bens sociais de suma importância que devem ser protegidos pelo Estado.

No que se refere à proibição da alcoolemia aos que conduzem veículos automotores, o Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, trata do assunto sob dois aspectos: infração administrativa e infração penal.

Sob o aspecto administrativo considera-se que o art. 165 do CTB, ao disciplinar a infração administrativa de embriaguez ao volante, diz:

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: trata-se de infração - gravíssima; a ser punida com multa equivalente a cinco vezes o valor de R\$191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; além de medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Quanto ao aspecto penal o artigo 306 do CTB trata do delito de embriaguez ao volante, estabelecendo o seguinte: “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”. Nesse caso o infrator estará sujeito às penas 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.

Na realidade, nem toda quantidade de álcool no sangue é suficiente para ser considerada uma infração administrativa. O parágrafo único do novo art. 276, diz que: “Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” Quantidade insignificante, por exemplo, de até 0,2 decigramas por litro de sangue, tem sido tolerada pela fiscalização de trânsito sem que se aplique punição ao condutor, este valor equivale aproximadamente ao conteúdo da metade de uma lata de cerveja de 350 ml, ou então ao álcool que possa estar contido no recheio de um bombom licoroso. Esse valor tem sido admitido como uma possível margem de erro dos instrumentos medidores denominados etilômetros. (GOMES, 2008)

O inciso II do artigo 5º da Constituição Federal Brasileira enuncia o princípio da legalidade: “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer senão em virtude de lei”.

A Lei Federal nº 11.705/08 alterou o Código de Trânsito Brasileiro, prescrevendo a obrigatoriedade do exame de alcoolemia, mas em caso de recusa por parte do motorista a sanção a ser aplicada é a do art. 165, do mencionado código, isto é, multa e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, além da medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Alguns doutrinadores, d'entre os quais GOMES (2011) e conforme entrevista à Rádio CBN em 12/10/2011, entendem que este dispositivo legal fere a garantia da presunção de inocência, uma vez que a pessoa não pode ser compelida a produzir prova contra si mesma. Entretanto, Alexandre de Moraes ensina que:

Os direitos humanos fundamentais, dentre eles os direitos e garantias individuais e coletivos consagrados no art. 5.º da Constituição Federal, não podem ser utilizados como um verdadeiro escudo protetivo da prática de atividades ilícitas”. (GOMES, 2006 apud PERRENOUD, 2010).

Segundo PERRENOUD (2010):

Após a edição da Lei Seca nº 11.705/2008, surgiram diversos questionamentos acerca da constitucionalidade da obrigação. Alguns doutrinadores chegaram a defender a inconstitucionalidade do dispositivo legal por contrariar o princípio da presunção da inocência. Em uma análise mais profunda da questão, conflitando os direitos fundamentais no caso concreto, expôs a deficiência dessa tese. A obrigatoriedade do exame de alcoolemia está em congruência com nossa Carta Magna, ao defender de sobremaneira o direito à vida, à integridade física e à segurança no trânsito.

A permanente discussão gerada sobre a inconstitucionalidade da denominada “Lei Seca” (11.705/2008), tem se mostrado frágil, sob infundados argumentos de resistência à explosiva combinação álcool e direção, que aos poucos perde força, para

admitir que a legislação brasileira de trânsito não tem outra finalidade, senão a de prevenir e proteger a integridade física das pessoas, evitando quanto possível as tragédias diariamente noticiadas pela imprensa.

Segundo o conceituado jurista (DALLARI, 2011) sobre a constitucionalidade da Lei 11.705/2008 (anexo III):

[...] Assim, pois, é juridicamente absurdo afirmar que a exigência de submissão ao teste do bafômetro, por um agente público legalmente autorizado e de maneira respeitosa, ofende um direito fundamental da pessoa. Se for admitido esse exagero, deverá, igualmente, ser considerada ilegal qualquer forma de controle ou fiscalização que implique a exigência da exibição de documentos. O absurdo é mais do que evidente, não havendo qualquer fundamento jurídico para essa vedação, que é contrária ao interesse público.

[...] Esse direito ao silêncio, identificado como proibição de obrigar alguém a se autoincriminar, é a base da argumentação que pretende sustentar a ilegalidade da exigência do teste do bafômetro. Fez-se a ampliação “do direito ao silêncio” para a “proibição de autoincriminação”. O que vem ocorrendo é a utilização maliciosa dessa identificação, que é encontrada em decisões judiciais, inclusive do Supremo Tribunal Federal. DALLARI, (2011)

Os argumentos oferecidos por este conceituado constitucionalista através deste artigo são conclusivos no sentido de excluir dúvidas sobre a constitucionalidade da Lei Seca. Segundo o eminente jurista, “juridicamente absurdo afirmar que a exigência de submissão ao teste do bafômetro, por um agente público legalmente autorizado e de maneira respeitosa, ofende direito fundamental da pessoa”. DALLARI, (2011).

Em comentários à pesquisa/ensaio exploratório de fls. 65/70 sobre a constitucionalidade dos procedimentos fiscais contidos na lei 11.705/2008, a denominada “Lei Seca”, o Juiz de Direito da Comarca de Juiz de Fora- MG RACHID (2012), ratifica a opinião de DALLARI (2011) afirmando que:

“Nos termos do art. 5º, LXIII, da Constituição Federal, o preso tem o direito de permanecer calado. Permanecer calado significa não confessar, não se incriminar. Se confessar, a pessoa estará produzindo prova contra ela mesma. O 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, não pode ser considerado preso em todos os casos (em alguns, sim). Mas, se ele se recusar à submissão ao teste de alcoolemia, sob o argumento de que ele “não é obrigado a produzir prova contra ele mesmo”, terá uma proteção absurda e poderá não ser penalizado, o que, aliás, é o que comumente ocorre no Brasil. O teste de alcoolemia é determinado em lei. Neste caso, há uma providência a ser cumprida, independentemente da vontade do condutor de veículo automotor. Se ele continuar na direção do veículo, poderá causar lesões graves a outras pessoas, inclusive ceifando-lhes a vida. E a vida é um bem protegido constitucionalmente. Repetindo, ficar em silêncio é uma coisa. Não se submeter a uma providência determinada em lei é outra” (Rachid, 2012) .

No mesmo diapasão MANZANO (2011), Promotor de Justiça do Ministério Público de São Paulo, Mestre em Direito Processual Penal pela USP e Professor da Escola Paulista de Direito, entende que “o direito de não produzir prova contra si mesmo é uma extrapolação da tradução *nemo tenetur se detegere* que, literalmente significa que ninguém é obrigado a se descobrir”. Na concepção de MANZANO (2011) não está escrito em lugar algum da Constituição Federal que as pessoas não são obrigadas a produzirem provas contra si mesmas. O que está escrito na Carta Magna é que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude lei (artigo 5º, inciso II) e que o preso tem o direito de permanecer calado (artigo 5º, inciso LXIII). A interpretação que vem sendo dada a esse texto é extensiva, equivocada e sem fundamento, nada tendo a ver com a obrigatoriedade do teste de alcoolemia e muito menos com a subjetividade da hipótese da produção de prova contra si mesmo.

Além disso, cabe salientar que as normas legais tratam da apuração do teor de álcool no sangue, cujo teste deve ser feito por bafômetros ativos (com o uso de bocal). Os bafômetros passivos possibilitam identificar a presença de álcool pelo ar exalado da expiração, mas através deste instrumento não é possível aferir o grau de alcoolemia do motorista embriagado como ocorre com o instrumento ativo (CARVALHO, 2008).

Segundo o Desembargador Marco Antônio Marques da Silva, “*o carro, o veículo automotor, virou efetivamente uma arma*”. Estamos vivendo em uma guerra. Segundo (SILVA, 2011), o infrator, mesmo quando preso em flagrante, muitas vezes é solto dias depois mediante pagamento de fiança, e a Justiça demora muito para dar uma resposta à sociedade.

Há unanimidade entre parentes e vítimas, advogados e juízes, de que é preciso fechar o cerco a motoristas embriagados que cometem crimes. Todos defendem que o melhor a fazer agora é mudar a legislação.

Atualmente, um motorista alcoolizado que comete um homicídio no trânsito pode ser condenado, no máximo a três anos de prisão. Se for primário, ele cumpre a pena em liberdade, ou seja, o mesmo que não punir. As autoridades sabem que a única saída para esse sério problema é alterar a lei, no sentido de aplicar aos crimes de trânsito o tipo penal doloso (praticados com a intenção de provocar dano), cuja pena é de reclusão de 06 a 20 anos, se qualificado de 12 a 30 anos.

Muitos advogados argumentam que motoristas que frequentam bares, não se embriagam propositadamente e por isto quando provocam acidentes estando alcoolizados agem com culpa e não com dolo. Na culpa não há a intenção de provocar resultado danoso, enquanto que no dolo age com a intenção de produzir resultado danoso. Para os advogados, o condutor de veículo automotor que entra num bar consome bebidas alcoólicas e retira-se do ambiente dirigindo, colocando a própria vida e a vida de terceiros em risco, age fortuitamente, por isto não lhe pode ser atribuída a intenção de produzir um resultado danoso.

Ocorre que conduzir veículos automotores pressupõe o dever de respeitar normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Ao condutor não assiste ignorar a regra, se ingerir bebidas alcoólicas não pode dirigir, se o faz assume o risco de produzir dano a si ou a terceiros, e a esta conduta atribui-se o tipo penal doloso, pois o

agente em tais circunstâncias, pode não pretender matar, mas tem consciência de que pode provocar um resultado que coloca a vida em risco.

A presunção de inocência do motorista que se recusa a se submeter ao teste fica fora de cogitação, pois se afasta a hipótese de fazer o teste, provavelmente, deve ter ingerido bebidas alcoólicas.

Na concepção de juristas brasileiros a quantidade excessiva de acidentes de trânsito causados por motoristas alcoolizados requer providências. Na iminente proposta de revisão do Código Penal há a intenção de tornar mais rigorosa a punição de quem dirige embriagado e causa a morte de pessoas no trânsito. A sociedade espera que para esses crimes, seja adotada a qualificadora do homicídio doloso (com a intenção de matar) que é punido de forma mais severa com penas de reclusão superiores a 4 anos.

Para o engenheiro DAROS (2011), da Associação Brasileira de Pedestres, "motorista bêbado, em excesso de velocidade, deve receber da Justiça o mesmo tratamento dado aos assassinos".

A procuradora ELLUF (2011) "acha essa discussão muito importante, porque cada dia vemos mais acidentes provocados por motoristas alcoolizados, dirigindo em velocidade acima da permitida, atropelando pessoas em cima da calçada ou provocando acidentes com mortes".

Punição mais rigorosa para quem dirige embriagado e mata no trânsito. Essa será uma das posições defendidas tanto pela procuradora Luiza Nagib Eluf quanto pelo professor de Direito Penal, Luiz Flávio Gomes, convidados a integrar a comissão de juristas criada pela Presidência do Senado, em Brasília, para elaborar o anteprojeto de revisão do atual Código Penal Brasileiro, que é de 1940. Instituída no mês passado, o grupo tem a missão de modernizar o código.

A controvérsia, no entanto, vai além. Decisão recente do STF entendeu que motorista paulista que dirigia embriagado e matou uma pessoa não deveria responder por homicídio doloso. A condenação do condutor foi desqualificada e o réu vai responder por homicídio culposo. A decisão contraria sentença dos anos 1990 do mesmo tribunal.

A classificação do crime de trânsito como culposo (sem a intenção de matar ou ferir) é um incentivo à continuidade desse tipo de infração de trânsito, considerando que em caso de condenação pela justiça o infrator criminoso poderá, no máximo, ser condenado a penas de detenção de até 3 anos, as quais poderão ser convertidas em penas alternativas, que equivalem ao pagamento de cestas básicas ou prestação de serviços à comunidade, sem dúvida uma punição desproporcional em relação à gravidade do fato. (PERKONS, 2011)

5.3 Constitucionalidade da Lei nº 11.705/2008 ou “Lei Seca”

5.3.1 Comentários sobre Ação Direta de Inconstitucionalidade- ADIN proposta perante o STF em face da LEI 11.705/2008

No contexto dos objetivos desta dissertação de mestrado é de fundamental importância a discussão suscitada por parte da sociedade brasileira sobre a constitucionalidade da Lei 11.705/2008, a denominada “Lei Seca”, que proíbe o uso do álcool aos motoristas que conduzem veículos automotores. A Lei também proíbe, que bares e restaurantes instalados ao longo das rodovias comercializem bebidas alcoólicas. Inconformados com as determinações da Lei, os proprietários desses estabelecimentos têm resistido a cumprir a norma e por esta razão a Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento- ABRASEL propôs perante o Supremo Tribunal Federal Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN nº 4103), no sentido de reverter tais restrições à venda de bebidas alcoólicas por parte desses bares e restaurantes.

A tramitação desta ação tem gerado uma grande expectativa, tendo em vista que a decisão da mesma poderá possibilitar ou não a consolidação no país da tolerância zero ao álcool ao uso de álcool por parte dos condutores de veículos automotores.

A importância desta ação induziu o Relator da matéria, o Ministro Luiz Fux, a realizar audiência pública sobre o assunto, com a finalidade de propiciar à sociedade a oportunidade de se manifestar sobre a questão. A Audiência Pública foi realizada em duas datas 07 e 14 de maio de 2012.

A participação da sociedade foi relevante. Um endereço eletrônico foi criado e através do mesmo, muitas pessoas e entidades se manifestaram, sendo que a *Fundação Thiago de Moraes Gonzaga* (entidade de combate aos acidentes de trânsito) enviou

memorial, assim como a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, que se manifestou da seguinte forma:

Independentemente de discussão sobre o teor dos dispositivos contidos na Lei Federal nº 11.705/08, certo é dizer que beber e dirigir são elementos totalmente incompatíveis. *Certo que a Lei nº 11.705/08 não proíbe o sujeito de ingerir bebida alcoólica tampouco de dirigir. Apenas e tão somente proíbe quem optou por beber, de dirigir com álcool ainda em suas veias. O legislador não foi omissivo e referendou que a sociedade proclama: “se beber, não dirija; se dirigir, não beba”. (ABRAMET, 2012 p.23).*

- Participaram da Audiência Pública:

1 - Deputado federal *Hugo Leal*, autor da Lei 11.705/2008.

2 - *Luís Inácio de Lucena Adams* - Advogado-Geral da União.

3 - Associação de Medicina da UFRJ - Professor *José Mauro Braz* - associado da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) - Coordenador do Programa Acadêmico de Álcool e Outras drogas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ-CEPRAL) e Presidente de Honra da Sociedade Brasileira de Alcoologia.

4 – DETRAN-DF - *Nelson de Freitas Leite Júnior*.

5 - Universidade Cândido Mendes do Estado do Rio de Janeiro - Dra. *Tayssa Marins de Oliveira* - Advogada Criminal do Escritório Homem de Carvalho e Gonçalves advogados associados.

6 - Organização Nacional Trânsito e Vida (ONTRAN) - *Celso Luís Ramos*.

7 - Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCRIM) - Dr. *Rogério Taffarello* - Advogado e Mestre em Direito Penal pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo - USP.

- 8 - Argüente: Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL) - *Dr. Percival Maricatto*.
- 9 - ONG Trânsito e Vida - *Osmar Borduchi* - Conselheiro Fiscal.
- 10 - Comunidade de Juristas de Língua Portuguesa - CJLP - *Dr. Nelson Faria de Oliveira*.
- 11 - ONG Rodas da Paz - *Uirá Felipe Lourenço* - Presidente.
- 12 - *Deputado* federal Carlos Alberto - Líder do PNM/RJ na Câmara dos Deputados.
- 13 - Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito - Fernando Diniz - Engenheiro e Presidente da Organização não governamental Trânsito Amigo.
- 14 - Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentos - FBHA - Alexandre Sampaio (Presidente).
- 15 - Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF) - Jailton Tristão e Felipe da Costa Bezerra - Policiais Rodoviários Federais.
- 16 - Detran-AC - Dr. Fábio Eduardo Ferreira - Corregedor-Geral.
- 17 - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) - *Dr. Flávio Emir Adura*.
- 18 - Programa Vida Urgente (Fundação Thiago Gonzaga) - *Dr. Maximiliano Telesco*.
- 19 - Ministério da Justiça - *Dr. Flávio Pechansky* - Mestre e Doutor em Ciências Médicas e Diretor do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito, Álcool e outras Drogas, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS - falou pela Secretaria Nacionais de Políticas sobre Drogas do Ministério da Justiça - SENAD-MJ.
- 20 - Associação Nacional dos Defensores Públicos (ANADEP) - *Dr. Renato Devitto*.
- 21 - OAB/PARÁ - *Dr. Denis Farias* - Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB/PA.

22 - Ministério Público do Estado do Paraná - *Dr. Cássio Honorato* - Promotor de Justiça.

23 - Conselho Regional de Medicina do Paraná - *Dr. Marco Bessa* - Conselheiro.

24 - Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAN) - *Karine Winter* - Coordenadora de Educação para o Trânsito.

25 - Coordenação Geral da Operação Lei Seca do Estado do Rio de Janeiro - *Major Marco Andrade* - Coordenador-Geral da Operação Lei Seca e *Elaine Cristina Dutra* - Servidora da Operação Lei Seca, ambas do Rio de Janeiro.

26 - Sindicato de Hotelaria e Gastronomia de Porto Alegre/Sindicato de Bares e Restaurantes do ES/ Sindicato de Bares e Restaurantes de SP - *Norton Luiz Lenhart*.

27 - Departamento de Polícia Civil do DF - *Delegado Sérgio Bautzer*.

28 - Associação Brasileira de Psiquiatria - *Dr. Antônio Geraldo da Silva*.

29 - Ministério da Saúde - *Vilma Leyton* - Professora Doutora .

30 - Associação Brasileira de Bares e Casas Noturnas (ABRABAR) - *Fernando Knoer* - Professor.

A ação continua em tramitação e deverá ser julgada no segundo semestre de 2012. Todos os detalhes desse processo, assim como os vídeos com as gravações dos depoimentos dos participantes encontram-se disponíveis em <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verTexto.asp?servico=processoAudienciaPublicaAdin4103&pagina=principal> -

5.3.2 Análise dos Dados do Ensaio Exploratório Sobre a Constitucionalidade da Lei Seca

Com o objetivo de analisar a opinião de Membros dos Poderes, Legislativo, Judiciário Federal e Estadual da Comarca/Município de Juiz de Fora - MG, este ensaio exploratório, contendo os fundamentos e a respectiva legislação sobre a proibição do uso de bebidas alcoólicas por motoristas na direção de veículos automotores, Lei 11.705/2008, denominada “Lei Seca”, foi formulado em 4 (quatro) questões versando sobre o exame da alcoolemia por bafômetro e a constitucionalidade desta exigência legal. Dos 90 (noventa questionários) formulários distribuídos, apenas 40 (quarenta)

retornaram, apesar do empenho empregado para que todos os formulários retornassem (anexo 1).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro:

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

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

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

Conforme o “caput” do artigo 165 do CTB comete infração gravíssima quem “dirigir sob a influência de álcool” e o artigo 276 complementa da seguinte forma:

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)
Regulamento.

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 o seu estado. (redação dada pela Lei 11.275, de 2006)

§ 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 11.705, de 2008)

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

Previamente, é importante salientar, que no artigo 165 do Código de Trânsito, quando o legislador usou a expressão *Dirigir sob a influência de álcool*, não foi suficientemente imperativo na determinação de excluir terminantemente a possibilidade do uso do álcool por condutores de veículos automotores. A proibição deveria ter sido declarada de forma mais incisiva, impossibilitando subterfúgios ao seu cumprimento, neste caso, a redação mais apropriada seria: *É proibido dirigir sob a influência de álcool*.

A lei de trânsito tem por objetivo a defesa de valores previstos em princípios constitucionais superiores que visam a preservação da vida humana, a incolumidade física da coletividade, assim como a paz social.

Estudos comprovam que no direito brasileiro, existem duas correntes doutrinárias antagônicas que discutem a constitucionalidade da lei de trânsito quanto à exigência e aplicação do teste de alcoolemia realizado por instrumentos tecnológicos denominados bafômetros. Uma dessas correntes é contrária à aplicação do teste, interpreta o texto da lei de forma extensiva e distorcida, de forma a excluir os infratores da punibilidade.

Segundo DALLARI (2011) “são interpretações maliciosas contrárias à proteção da vida como direito fundamental previsto na constituição Federal”. Nessas circunstâncias os argumentos de defesa são utilizados para livrar o infrator das penalidades por dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. A outra corrente é favorável ao cumprimento da lei, defendendo incondicionalmente, a aplicação do teste de alcoolemia aos que supostamente estejam dirigindo embriagados.

O direito concedido pelo Estado de conduzir veículos automotores pressupõe antes, o cumprimento das exigências estabelecidas na lei de trânsito. Se a administração pública concede ao motorista o direito de dirigir, pode também lhe retirar esse direito,

sempre que não cumprir com os requisitos estabelecidos pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Motoristas infratores, no entanto, têm usado como argumentos de defesa alegações de que a Lei 11.705/2008, denominada Lei Seca é inconstitucional. Segundo esses infratores, ser submetido ao teste de alcoolemia por bafômetro seria infringir direitos constitucionais, sob a alegação de que, “ninguém é obrigado a produzir prova contra si”. Ocorre que no direito brasileiro esta hipótese não se confirma, por não estar contida em nenhum texto de lei, salvo por interpretação extensiva de alguns dispositivos legais, utilizados com o objetivo de eximir motoristas da punição por dirigirem embriagados.

As controvérsias existentes sobre a obrigatoriedade do teste do bafômetro têm gerado dúvidas sobre a correta aplicação da lei. Por esta razão, legisladores entendem, que para não mais exigir a realização do teste de alcoolemia por bafômetro, o melhor seria eliminar o limite de CAS de 0,06 dg/l do artigo 306 do CTB.

Aprovada esta medida, a quantificação do volume de álcool no organismo do motorista infrator não mais será necessária, passando a infração a ser caracterizada com a existência de qualquer quantidade de álcool no sangue, possibilitando assim, que a prova do fato se faça por outros meios, como: prova testemunhal, imagens de vídeo, exames clínicos e de sangue ou quaisquer sinais que indiquem o estado de embriaguez.

Em novembro de 2011, teve início a tramitação no Legislativo do Projeto de Lei nº 48/2011 de autoria do Senador Ricardo Ferraço (PMDB-ES), cujo texto já se encontra aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça daquela Casa Legislativa. O Projeto altera o art. 306 da Lei nº 9.503, de 30 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito, para:

Tornar crime a condução de veículo automotor sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa. A medida torna desnecessária a prova da alcoolemia por bafômetro e eleva as penas da infração de 3 (três) para 8 (oito) a 16 (dezesesseis) anos de reclusão.

A extinção da obrigatoriedade do uso do teste do bafômetro tem por fundamento a assertiva de que os fatos notórios independem de prova (*notória non egent probatione*), pois são aqueles cujo conhecimento integra a cultura normal, a informação dos indivíduos de determinado meio.

O teste de alcoolemia por bafômetro, ao contrário do que se alega, tem por objetivo provar a sobriedade. A recusa a este procedimento pressupõe indícios de que o motorista esteja embriagado.

5.3.3 Detalhamento Sobre os Dados Obtidos no Ensaio Exploratório

A pesquisa a seguir apresentada, foi concebida como um “ensaio exploratório” e teve por finalidade conhecer melhor o problema sob a ótica de pessoas ligadas aos poderes legislativo e judiciário do Município/Comarca de Juiz de Fora -MG.

A dificuldade encontrada para se obter uma amostra mais significativa de dados se deve ao fato de que Membros do Poder Judiciário e do Poder Legislativo, com raras exceções, são pessoas de difícil acesso e disponibilidade. O ensaio (universo) limitou-se ao Município/Comarca de Juiz de Fora – MG, domicílio do autor desta dissertação de mestrado e as respostas obtidas, somente foram possíveis por ser o mesmo pessoa bastante conhecida na cidade onde reside. O universo, no entanto, está representado por: 25 juízes, 25 promotores, 28 defensores, 19 vereadores. A amostra ficou constituída por respostas de: 4 juízes, 5 promotores, 20 defensores e 11 vereadores. Estendê-la a outros municípios seria um procedimento relevante no sentido de possibilitar a ampliação do universo da pesquisa, o que, no entanto, poderá ser feito posteriormente.

A pesquisa/ensaio tem relevância na medida em que através dela, torna-se possível conhecer a opinião de pessoas diretamente envolvidas com a criação e a execução de normas que regem a conduta humana. Apesar de boa parte dos destinatários da pesquisa não ter respondido aos questionários a amostra conseguida é suficiente para se avaliar a opinião e o entendimento daquelas pessoas sobre a aplicação da legislação às infrações de trânsito por alcoolemia.

A tabela 11 desta Pesquisa/Ensaio Exploratória contém as questões que foram submetidas aos entrevistados acima mencionados, cujas respostas apontaram o seguinte resultado:

Tabela 11: Constitucionalidade da Lei Seca, questões submetidas aos entrevistados

Tema da Pesquisa/Ensaio Exploratória		Constitucionalidade da “Lei Seca” nº 11.705/2008							
Pesquisador:		José Luiz Britto Bastos							
Período de Realização da Pesquisa/ensaio		De:	Setembro/2011	Até:	Março/2012				
OBS: Pesquisa submetida a Juízes, Promotores, Defensores e Vereadores, da Comarca/Município de Juiz de Fora.									
Nº Questão	Questão	Juízes		Promotores		Defensores		Vereadores	
		Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
1	O teste de Alcoolemia previsto na Lei Seca 11.705/2008 por bafômetro/etilômetro é inescusável?	50%	50%	80%	20%	55%	45%	100%	0%
2	A denominada “lei seca” nº 11.705/2008 é CONSTITUCIONAL?	75%	25%	100%	0%	65%	35%	82%	18%
3	Ser submetido ao teste de alcoolemia por bafômetro/ etilômetro significa fazer prova contra o examinando?	75%	25%	60%	40%	60%	40%	64%	36%
4	Convenções ou tratados internacionais podem revogar as leis nacionais?	25%	75%	20%	80%	45%	55%	18%	82%
Total de Entrevistados:		4		5		20		11	

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

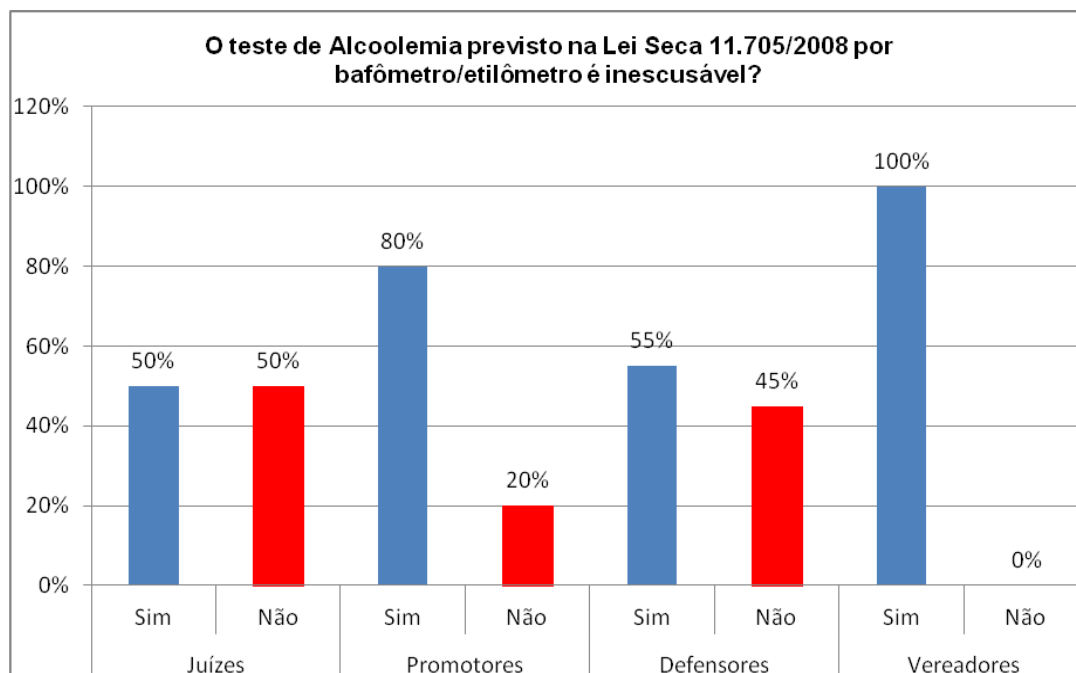


Figura 7 - Inescusabilidade do teste de alcoolemia

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

Esta questão (Fig. 7) tem por objetivo saber se o teste de alcoolemia realizado por bafômetro é inescusável.

Em relação à questão, a pesquisa/ensaio exploratória aponta que em relação aos *juizes* o resultado encontrado comprova a existência de conflito na interpretação da lei.

Quanto aos *defensores públicos (advogados)*, (55%) manifestaram-se a favor da obrigatoriedade do teste de alcoolemia por bafômetro e (45%) foram contrários. O resultado é semelhante ao dos juizes. Defensores Públicos ou advogados, no entanto, para defenderem seus clientes, normalmente, têm por hábito usar argumentos contrários ao espírito das leis.

Dos *Membros do Ministério Público (Promotores de Justiça)* 80% entendem que o teste de alcoolemia por bafômetro é inescusável. Quanto aos *Legisladores (vereadores)* houve unanimidade nas respostas (100%) dos edis entendem que o exame de alcoolemia por bafômetro é inescusável.

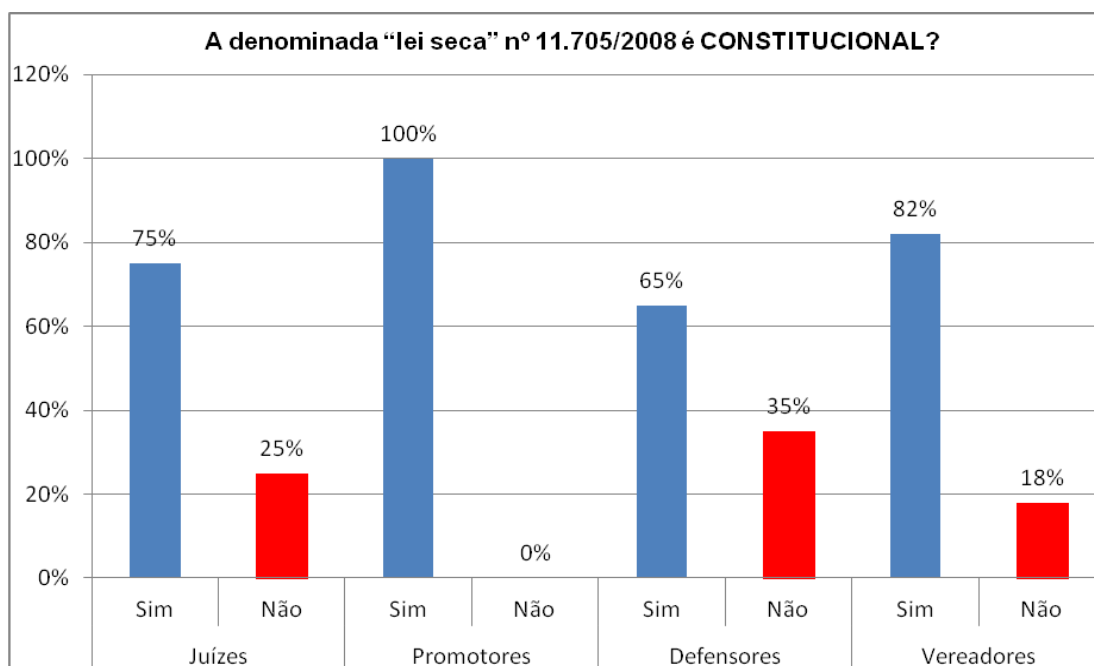


Figura 8 - Constitucionalidade da Lei 11.705/2008

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

Esta questão (Fig.8) tem por objetivo saber a opinião dos entrevistados sobre a constitucionalidade dos procedimentos relativos à obrigatoriedade do teste de alcoolemia determinado pela Lei 11.705/2008 ou “Lei Seca”, ou seja, que razões induzem os condutores de veículos automotores a alegarem em defesa própria que *“ninguém é obrigado a produzir prova contra si”*, quando se encontram conduzindo veículos automotores sob a influência de bebidas alcoólicas? Este argumento tem sido usado por motoristas alcoolizados para não se submeterem ao teste do bafômetro. Na legislação brasileira, salvo por interpretação extensiva e deturpada de alguns textos, a hipótese “do não fazer prova contra si” não encontra respaldo.

Nesta questão, a pesquisa/ensaio exploratória demonstrou que a maioria dos entrevistados entende que o teste de alcoolemia por bafômetro é constitucional e exigível. As respostas contrárias à constitucionalidade e exigência do teste de alcoolemia, representadas por 25% dos juízes, 35% dos defensores públicos (advogados) e 18% dos vereadores, não prejudicam o resultado da pesquisa/ensaio exploratória, o esperado, no entanto, era de que houvesse unanimidade nas respostas a favor da constitucionalidade da prova da alcoolemia.

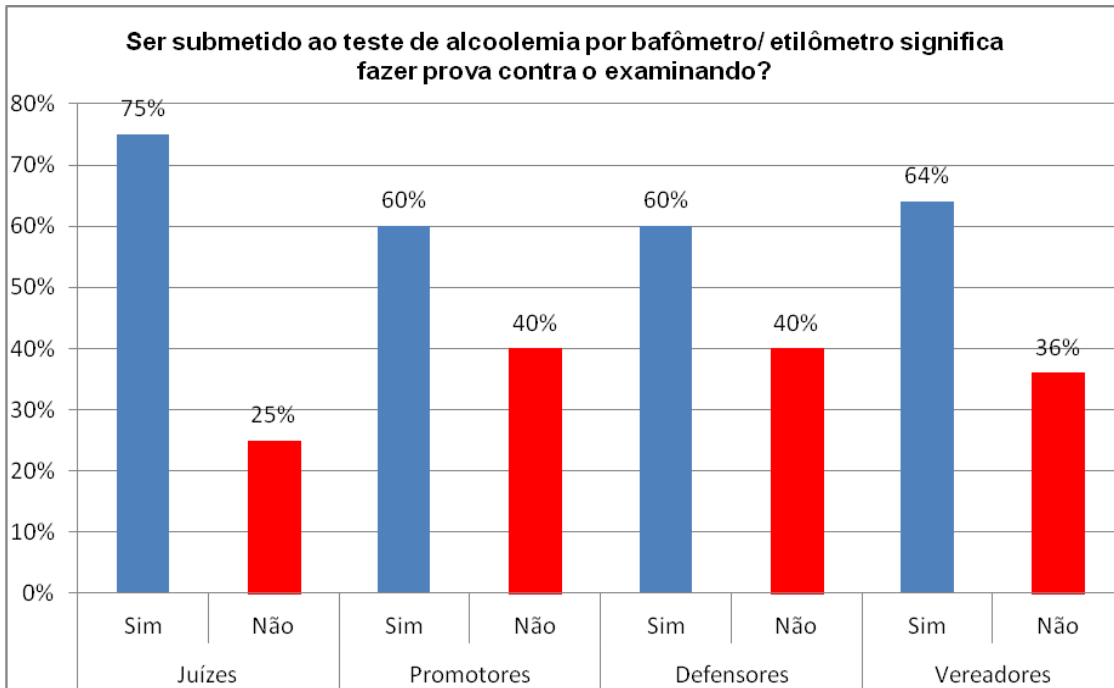


Figura 9 - Teste de alcoolemia por bafômetro: prova contra o examinando.

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

Esta questão (Fig. 9) se refere ao teste de alcoolemia e se a exigência legal do teste significa produzir prova contra o motorista a ser examinado.

A maioria dos entrevistados entende que submeter-se ao teste de alcoolemia por bafômetro significa produzir prova contra o examinando. Em razão do resultado (comprova-se que a questão demonstra a existência de um conflito em relação às respostas atribuídas às demais questões). O teste de alcoolemia por bafômetro tem por finalidade a comprovação da sobriedade, isto é, se a lei proíbe dirigir sob a influência de qualquer quantidade de álcool, o teste tem por finalidade oferecer ao examinando a oportunidade de provar a sua sobriedade.

Embora haja controvérsias sobre o assunto, a literatura especializada aponta juristas, membros do ministério público e defensores públicos que entendem ser o teste inescusável e que a sua realização, em hipótese alguma, significa fazer prova contra o examinando, pois trata-se de uma exigência legal, que tem por objetivo a segurança viária.

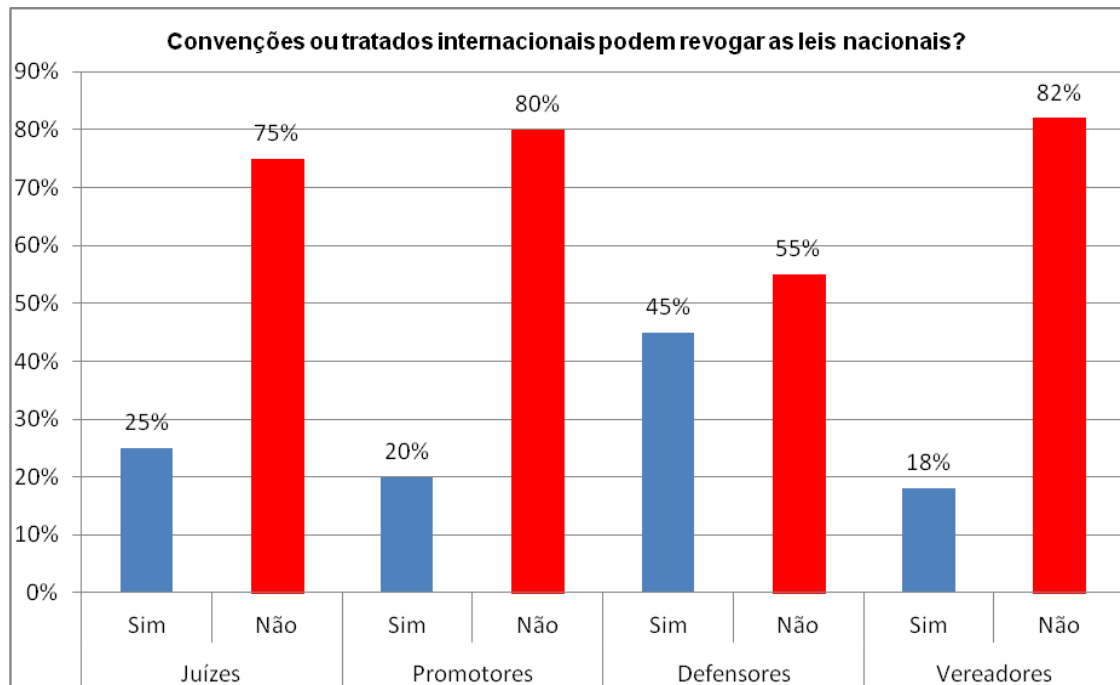


Figura 10 - Possibilidade de revogação da lei nacional por tratados e convenções internacionais.

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

A quarta e última questão (Fig. 10) diz respeito à possibilidade que os tratados e convenções internacionais têm de interferir no ordenamento jurídico brasileiro. No Artigo 5º da Constituição Federal, o § 3º prevê que: “Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional em dois turnos e por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais”.

A pesquisa/ensaio exploratória demonstrou que dos pesquisandos, Juizes (75%), promotores (100%), Defensores (57%) e Vereadores (82%), ou seja a maioria entende que Tratados e Convenções internacionais não interferem (derrogam) na aplicação das leis nacionais. A alegada questão sobre a inconstitucionalidade da Lei 11.705/2008, denominada “Lei Seca”, especialmente sobre a alcoolemia “zero” e sobre a inescusabilidade do teste do bafômetro, são argumentos fundamentados na possibilidade da interferência dos tratados e convenções internacionais na legislação nacional. O dispositivo legal internacional que tem sido utilizado por advogados na defesa dos infratores da lei de trânsito é a Convenção Internacional de Direitos Humanos de San José da Costa Rica de 1969. Este Tratado Internacional tem por

escopo a proteção de direitos humanos, mas no Brasil, tem sido interpretado e usado de forma incorreta e maliciosa na defesa de motoristas infratores que dirigem sob a influência de bebidas alcoólicas, impedindo que a lei de trânsito brasileira seja aplicada como se deve.

5.3.4 Considerações Finais

Na fiscalização da “Lei Seca”, a recusa ao teste de alcoolemia por bafômetro determinado pelo artigo 277 do CTB, ocorre com frequência. Motoristas alcoolizados se recusam a serem submetidos ao teste do bafômetro alegando desrespeito aos seus direitos constitucionais. Na opinião deles, submeter-se ao teste do bafômetro seria constituir prova contra si, tanto em relação à legislação brasileira quanto à Convenção Americana de Direitos humanos (Pacto de San José da Costa Rica de 1969).

Com a finalidade de analisar os fundamentos de tais argumentos, foi elaborada uma pesquisa na modalidade de ensaio exploratório, com o objetivo de conhecer melhor o problema e por isto, direcionada a membros do poder judiciário e do poder legislativo do Município/Comarca de Juiz de Fora- MG, com vistas a obter a opinião de Membros da Magistratura (Juizes), Membros do Ministério Público (Promotores de Justiça), Defensores Públicos (Advogados) e do Poder Legislativo Municipal (Vereadores), por serem pessoas que elaboram leis, processam e julgam atos infracionais, inclusive os que contrariam as normas estabelecidas na lei 11.705/2008 a denominada “Lei Seca”.

Na opinião dos entrevistados constatou-se:

- 1) Que o teste de alcoolemia por “bafômetro” é inescusável;
- 2) Que a Lei 11.705/2008, denominada “Lei Seca”, é constitucional;
- 3) De forma conflitante, entendem os entrevistados, que a submissão ao teste de alcoolemia por “bafômetro” significa “constituir prova contra si”;
- 4) Que as convenções e tratados internacionais não podem revogar leis nacionais.

Os resultados da pesquisa/ensaio confirmam as principais hipóteses desta Dissertação de Mestrado, de que não há inconstitucionalidade na lei 11.705/2008 que proibe dirigir sob a influência de álcool, que o teste do bafômetro é inescusável e que os tratados e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário, não podem interferir na aplicação da legislação brasileira de trânsito.

5.4 Experiência Nacional

5.4.1 Alegações Utilizadas para a Recusa do Teste Comprobatório da Alcoolemia

O Etilômetro ou Bafômetro (fig. 11), expressão pela qual ficou conhecido no Brasil, é o equipamento utilizado para efetuar a verificação da concentração de álcool no sangue (CAS) por meio do ar alveolar expirado. Há dois tipos de Bafômetros, o ativo e o passivo. O ativo exige que o indivíduo que esteja sendo submetido ao teste assopre no bocal (descartável) do aparelho e o passivo é aquele que capta o ar expirado mediante uma bomba de sucção que é acionada pelo pesquisador, não sendo necessário que o indivíduo assopre no bocal do aparelho, este, no entanto, apenas detecta a presença de álcool no organismo sem indicar a quantidade. O tipo de aparelho mais usado, no entanto, é o ativo, que possui um receptáculo bucal individual e descartável, no qual a pessoa a ser submetida ao teste deve assoprar com força, por aproximadamente 5 segundos, tempo suficiente para que detectar se no ar expelido há vapor de álcool, em caso positivo, ocorrerá uma reação química com permanganato de potássio e ácido sulfúrico contido no bafômetro, possibilitando que o mesmo identifique, eletronicamente, o resultado da concentração de álcool no sangue do examinando.



Figura 11 - Modelos de Etilômetros ou Bafômetros.

O elevado índice de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados preocupa e está provocando mudanças comportamentais por parte das autoridades de trânsito dos Estados. São Paulo a partir de outubro de 2011 ampliou o tempo de duração das operações fiscalizadoras da “Lei Seca”, antes até as 4 horas e agora até às 6 horas da manhã. Com esta medida São Paulo se iguala ao Estado do Rio de Janeiro, onde desde a implantação da Lei, a fiscalização vem sendo realizada sempre até o amanhecer e de forma ininterrupta, diariamente.

A discutida questão do teste de alcoolemia por bafômetros, normalmente recusado por uma parcela dos motoristas, sob a alegação de que submeter-se ao teste desse instrumento é fazer prova contra si, começa a sofrer um forte recuo, considerando que agora, no Estado de São Paulo, as equipes de fiscalização da Lei Seca estão utilizando os bafômetros passivos.

A utilização do bafômetro passivo (figura nº 12) nas abordagens feitas nas rodovias paulistas é uma alternativa para fechar o cerco contra infratores. Com a utilização desse aparelho medidor é possível detectar se o condutor bebeu, sem que ele precise assoprar o etilômetro passivo, mas para que os resultados desta prova sejam aceitos em processos judiciais será necessário alterações em alguns dispositivos do Código de Trânsito, pois o processo de avaliação da alcoolemia através desse tipo de aparelho difere da avaliação feita por bafômetro ativo. Este é capaz de detectar o grau de alcoolemia, mas o outro não, apenas confirma que o examinando ingeriu bebida alcoólica, sem especificar a quantidade.

COMO FUNCIONA O ETILÔMETRO PASSIVO (fig. 12) :

- Sem soprar, é possível detectar apenas o ar da expirado, ou seja o sensor do aparelho “fareja” o álcool existente no ambiente.

- Sensibilidade:

As luzes amarela, vermelha e verde identificam os níveis de alcoolemia, o que pode ser considerado um avanço na comprovação de que há álcool no organismo do examinando.

- Luzes verde e amarela:

Ao acenderem as luzes vermelha e amarela indicam a existência de valores aproximados entre 0 e 0,29 ml de álcool por litro de ar expelido no organismo de quem esteja sendo examinado. Assim, a cor verde indica que o indivíduo não consumiu bebida álcool, a cor amarela que ingeriu alguma quantidade de álcool e a cor vermelha comprova a ingestão de maior quantidade de bebida alcoólica.



Figura 12 - Modelo de Bafômetro/Etilômetro Passivo

Segundo DUAILIBI *et al.*, (2007) p.2

A Organização Mundial de Saúde (OMS) sugere quatro ações para controle dos problemas relacionados ao consumo de álcool e direção: redução do limite de alcoolemia permitida para dirigir, suspensão administrativa da licença dos motoristas intoxicados, fiscalização com bafômetros e graduação do licenciamento para motoristas novatos.

Segundo CABETTE (2009):

Antes do advento da Lei 11.705/08 e do Decreto 6488/08 era cediço o entendimento de que o teste do etilômetro, popularmente conhecido como "bafômetro", não era aceito como prova na seara penal para fins de estabelecimento da materialidade da embriaguez configuradora do crime previsto no artigo 306 do CTB. Isso se dava em obediência à regra inscrita no artigo 158 do Código de Processo Penal, que estabelece que nos crimes que deixam vestígios é indispensável o exame de corpo de delito, o qual não pode ser suprido nem mesmo pela confissão. Não havia na época qualquer dispositivo que pudesse ser apontado como fundamento para eventual exceção à regra do Código de Processo Penal". (CABETTE, 2009).

Ocorre que o referido teste é agora reconhecido pela lei e regulamentado pelo decreto sobredito (artigos 277 e 306, Parágrafo único, CTB, com a nova redação dada pela Lei 11.705/08 e artigos 1º, § 3º. e 2º, II, do Decreto 6.488/08), surgindo uma zona de colisão entre a regra geral do Código de Processo Penal e as normas especiais relativas ao crime de trânsito.

Conforme CABETTE 2009:

A Lei 11.705/08 é muito clara ao estabelecer a admissão de "distintos testes de alcoolemia, para fins de caracterização do crime tipificado" no artigo 306, CTB (vide artigo 306, Parágrafo Único do CTB, com a nova redação dada pela Lei 11.705/08). O Decreto 6.488/08 regulamenta, com vistas também ao artigo 306, CTB, "a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito, admitindo expressamente o emprego do etilômetro (vide artigo 1º, § 3º. c/c artigo 2º, II, do Decreto 6.488/08). E não se pretenda esgrimir o argumento terminológico de que a palavra "alcoolemia" somente se referiria à concentração de álcool no sangue e não no ar alveolar pulmonar, de acordo com sua origem etimológica e seu emprego na medicina. As equivalências traduzidas na lei e no regulamento não são criações arbitrárias do legislador, mas sustentam-se em informes da ciência contemporânea que admite a possibilidade de chegar-se a conclusões seguras quanto à concentração etílica no sangue, através do teste com aparelho de ar alveolar pulmonar. O que operou o legislador em boa hora foi a atualização da legislação pátria aos avanços científicos, evitando uma estagnação inaceitável e improdutiva. É inadmissível que a legislação feche os olhos para as novas possibilidades que se descortinam com as inovadoras tecnologias e, diga-se de passagem, no caso enfocado, nem tão inovadoras assim, já que o teste do etilômetro existe há bastante tempo". (CABETTE, 2009).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro não há tolerância ao álcool para condutores de veículos automotores. Na fiscalização da alcoolemia pelos agentes de trânsito, a mais simples prova deveria ser suficiente para a comprovação da infração, mas este não é o procedimento adotado. Nas infrações cujo teor de álcool no organismo do examinando seja superior a 0,02 dg/l até o limite de 0,59 dg/l de CAS (Tabela 12), considera-se tenha cometido infração administrativa, que é punida com multa, suspensão da CNH e apreensão do veículo. Nos casos em que o grau de alcoolemia seja igual ou superior a 0,06 dg/l (decigramas de álcool por litro de sangue), a infração é considerada penal, caso em que a justiça exige que a prova da alcoolemia se faça por teste do bafômetro ativo ou por exame de sangue.

As modificações introduzidas no Código de Trânsito através da lei 11.705/2008 não foram suficientes para definir comportamentos e ações. Os artigos 165, 277 e 306 do Código de Trânsito alterados pela referida lei, não foram redigidos de forma a definir regras mais precisas sobre as questões que envolvem a proibição do beber e dirigir. Para alcançarem as suas finalidade as leis, o quanto possível, devem ser redigidas de forma clara, concisa, direta, objetiva e imperativa, para não permitirem que sejam interpretadas dubiamente, possibilitando a concretização da impunidade.

Tabela 12- Beber e Dirigir: Penalidades

CAS- Concentração de Álcool no Sangue	PENALIDADES
De 0,2 dg/l de CAS= SEM PUNIÇÃO (margem de erro de aferição dos bafômetros)	NENHUMA
De 0,3 dg/l à 0,59 de CAS=	Multa de R\$ 957,70 Retenção do Veículo Suspensão da CNH
De 0,06 dg/l de CAS ou superior	Todas as punições acima mais pena de detenção p/até 3 anos

Há quem defenda a inconstitucionalidade das penalidades previstas e impostas aos infratores nos termos do parágrafo 3º do artigo 277, baseado no princípio de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, mas a lei não obriga o condutor a realizar o teste, a recusa, apenas poderá presumir que o condutor esteja sob efeito de álcool. Nesse caso, o teste com o bafômetro é uma oportunidade de defesa concedida ao condutor, para que faça a contraprova de que não se encontra embriagado. Por esta razão, de conformidade com a Lei, presume-se correto e incontestável o ato administrativo realizado por agente administrativo (agente de trânsito), até que se prove o contrário.

Esta alegada inconstitucionalidade tem sido alicerçada em argumentos falaciosos afirmando que soprar o bafômetro é produzir prova contra si. Isto decorre de interpretação deturpada dos dispositivos constitucionais, que remetem o infrator a mencionar o § 2º do artigo 5º da Constituição Federal:

Art. 5º (...)

§ 2º - Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988.

Por esta razão, o texto da letra “g” do art. 8º da *Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de San José da Costa Rica)* de 1969, da qual o Brasil é signatário, tem sido utilizado para que motoristas embriagados deixem de se submeterem ao teste de alcoolemia por bafômetro, sob o pretexto de que a obrigatoriedade deste procedimento seria inconstitucional, tendo em vista a ascendência que o texto da *Convenção Americana de Direitos Humanos* tem sobre a lei brasileira.

Artigo 8º - Garantias judiciais:

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

Essas argumentações, no entanto, são totalmente infundadas, desprovidas de amparo jurídico, considerando que a permissão para dirigir veículos automotores é uma concessão do Estado aos seus cidadãos. Ao receber a Carteira Nacional de

Habilitação o motorista torna-se permissionário de um direito, tendo por obrigação respeitar integralmente todas as regras estabelecidas pela lei de trânsito, sob pena de não o fazendo, se tornar um infrator.

A lei de trânsito tem por objetivo regular o sistema viário do país. Nenhuma norma estrangeira pode de intervir na legislação nacional, se isto pudesse ocorrer seria considerada violação da soberania do Estado.

Ainda que admitida a aplicação da norma estrangeira às questões internas do país, o texto da letra “g” do art. 8º da convenção Americana de Direitos Humanos de 1969 – Pacto de San José da Costa Rica nota-se que a referida norma trata do “depore contra si e/ou do confessar-se culpado”, expressões que nada têm a ver com a prova da alcoolemia. O motorista fiscalizado não depõe contra si, apenas se obriga por lei, submeter-se ao teste do bafômetro, uma oportunidade que lhe é concedida pelo Estado de provar a sua sobriedade nos termos da lei que proíbe a condução de veículo automotor sob a influência de álcool.

O ato fiscal pode até ser recusado pelo motorista, o que não impede que a lei seja cumprida, pela retenção do veículo, multa, apreensão do documento de habilitação do condutor com suspensão da autorização para dirigir.

Segundo SAMPAIO (2002) mesmo diante de um conflito de normas conforme entendimento de NERY Jr. (2000) deve prevalecer a constitucionalidade do art. 277 do CTB, amparado pelo princípio da proporcionalidade, amplamente utilizado no direito moderno, que preconiza a proteção do bem jurídico de maior valor e relevância social que é a própria vida. Ainda segundo SAMPAIO (2002):

Cabe ao juiz, parafrazeando CANOTILHO (2000), "pesar as desvantagens dos meios em relação às vantagens do fim".

A obrigatoriedade do uso do bafômetro, como dito, 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.

[...] Ademais, no direito comparado, com destaque para o Código Penal da Espanha (1995), Código da Estrada de

Portugal (1994), Code des Débits de Boisson e des Mesures contre L'Alcoolisme da França, segundo as lições de ASSIS (2000) apud SAMPAIO (2002), impõem-se prisão, cumulada, muitas vezes, com multa, para a recusa do motorista em submeter-se a exames próprios para a constatação de possíveis intoxicações.

O Código de Trânsito do Estado da Pennsylvania (EUA), denominado 'Penn Code', impõe presunção legal de que o detentor de um 'privilégio de dirigir' consente que seja submetido a um ou mais dos exames previstos em lei, tais como bafômetro, exame de urina ou de sangue"

Assim, os exames são obrigatórios para todo condutor que se encontrar sob fundada suspeita de estar dirigindo sob influência de álcool ou substância entorpecente [...] Àquele que se recusar à realização dos exames poderá ser imposta penalidade de "suspensão da licença para dirigir", pelo prazo de 12 meses. SAMPAIO (2002)

A embriaguez, no entanto pode ser comprovada por outros meios, pelo hálito, pela excitação ou torpor, pela fala "pastosa", pelo desequilíbrio corporal ao caminhar. O agente que fiscaliza o trânsito poderá ainda, como teste, sugerir que o motorista coloque o dedo indicador na direção do nariz, ou que caminhe em equilíbrio e em linha reta sobre uma faixa colorida fixada no solo. A recusa em se submeter a qualquer dos testes sugeridos poderá indicar que o motorista esteja alcoolizado (MIRANDA JUNIOR, 2011).

A exigência do teste do bafômetro tem a mesma conotação de outras exigências determinadas pela lei de trânsito. É prerrogativa do Estado fiscalizar aqueles que recebem licença para dirigir. Todos os que estiverem transitando em veículos automotores, têm supostamente, permissão do Estado para fazê-lo e este por sua vez tem o direito de fiscalizar o estado geral de trafegabilidade do veículo, a legalidade dos documentos de propriedade do veículo, a legalidade da permissão para dirigir (CNH), assim como a documentação do próprio condutor, considerando que esta é uma condição legítima do Poder de Polícia. Essas práticas são estabelecidas em lei, como ações preventivas de segurança no trânsito. Somente mediante fiscalização é possível avaliar as condições físicas do condutor e se ele está em conformidade com a lei, no

que se refere à proibição de dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas nos termos do que prescreve o art. 165 do Código de Trânsito.

5.4.2 Obrigatoriedade da Aplicação da Lei

“Ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.” Inúmeras vezes repetida nesta Dissertação de Mestrado, esta expressão está contida no inciso II do artigo 5º da Constituição Federal Brasileira. A imperatividade é uma característica essencial da norma que deve ser cumprida e observada por todos os seus destinatários. A obediência não depende da vontade dos indivíduos, pois a norma não é conselho, mas ordem a ser seguida.

No seu sentido mais amplo, o termo “lei” significa sempre ordenação através de regularidades. Nesse sentido, no que se refere ao trânsito, todo condutor tem a obrigação de conhecer as leis e o dever social de cumpri-las, sob pena de não o fazendo ser exemplarmente punido.

A lei de trânsito tem por objetivo organizar o ir e vir e proteger a integridade física das pessoas que utilizam as vias públicas para o seu deslocamento.

O elevado volume de acidentes de trânsito tem sido uma enorme preocupação para as autoridades, por se constituir num sério problema de saúde pública de altíssimo custo para o país. A perda prematura de vidas destrói as famílias e é causa de prejuízo para a nação em razão da perda de produtividade.

O excesso de velocidade, o alcoolismo, a imprudência e a negligência, por parte dos condutores de veículos automotores tem sido causa motivadora de uma tragédia que no país, anualmente, provoca a morte e ferimentos em milhares de pessoas.

O comportamento das pessoas, em geral é fruto da educação que possam ter recebido ao longo da vida. Normas são regras estabelecidas para a organização da sociedade. Se o indivíduo não se atém às regras espontaneamente, é necessário fiscalizar e punir exemplarmente os que se recusam a fazê-lo.

5.5 Considerações Finais

As leis de trânsito, de um modo geral, têm por objeto um trânsito seguro, regular organizado e planejado, no sentido de facilitar a condução dos veículos e a locomoção

das pessoas nas vias, tendo como metas principais, a defesa da vida e a incolumidade física do ser humano.

Os acidentes de trânsito são uma constante preocupação para autoridades de trânsito na maioria dos países. O alto índice de acidentes com vítimas fatais, segundo a ONU mais de 1,3 milhões de pessoas mortas por ano, fez com que este órgão congregasse 178 países membros para um programa de redução desses acidentes em 50% entre os anos de 2010 e 2020.

Nos países europeus e em alguns americanos a legislação de trânsito pertinente à condução de veículos automotores por motoristas embriagados é muito rígida e eficazmente fiscalizada aplicando-se aos infratores punições exemplares, ações que surtem efeito na redução dos acidentes de trânsito por alcoolemia.

O Brasil há pouco mais de uma década introduziu um novo Código de Trânsito, estabelecendo tolerância zero ao álcool aos condutores de veículos automotores. Apesar de rígida, a lei contém imperfeições que ensejam o seu descumprimento, inclusive com alegações de que alguns de seus dispositivos contrariam direitos constitucionais o que, no entanto, ao longo das pesquisas deste trabalho comprovaram-se inexistentes, inclusive, respaldadas por argumentos infundados, que em hipótese alguma podem justificar o descumprimento da lei.

O novo Código de Trânsito Brasileiro para se tornar mais eficaz, necessita de ajustes o que inclui a adoção de textos mais objetivos e imperativos, possibilitando que a fiscalização obtenha maior poder de polícia na aplicação da lei.

Diversos projetos de emendas ao Código de Trânsito se encontram em tramitação pelo Congresso Nacional e têm por finalidade corrigir imperfeições textuais identificadas na legislação, visando eliminar conflitos e interferências que estão impedindo maior eficácia na aplicação da norma.

Dentre as alterações propostas prevê-se provar a alcoolemia não somente por teste do bafômetro e exame de sangue, mas também pelo uso de testemunhos, exames clínicos, imagens e vídeos, inclusive a elevação do valor da multa de R\$ 957,70 para

R\$ 1.915,40. Além dessas medidas, pretende-se também a eliminação definitiva do limite de tolerância ao álcool estabelecido no artigo 165 do CTB.

Outra importante alteração prevista é a possível adoção do tipo doloso (aquele cometido com a intenção de ferir ou matar) para os delitos de trânsito, aos quais serão atribuídas penas de até 20 anos de reclusão. Atribuir aos crimes de trânsito somente a culpa (sem a intenção de ferir ou matar) é proteger o infrator alcoolizado que faz uso do automóvel como arma letal contra a sociedade. Estas propostas de emendas farão com que a lei se torne mais enérgica, gerando maior poder fiscalizatório com vistas à redução da mobimortalidade no trânsito por alcoolemia.

CAPÍTULO VI - IMPACTO DA LEGISLAÇÃO NAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO POR ALCOOLEMIA

6.1 Contribuição da Fiscalização no Cumprimento da Lei

O inciso I do artigo 14 do Código de Trânsito Brasileiro, diz que é da competência das autoridades responsáveis pelo trânsito cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; e o inciso VIII complementa, “acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado”, (CTB, 1998).

Segundo SLAVIN (1967) *apud* GONÇALVES e GUIMARÃES (1980),

O acidente de trânsito é uma das formas de violência contra o homem mais bem aceitas pela sociedade. Tem sido possível observar não apenas que as mortes decorrentes de acidentes de trânsito são encaradas com bastante naturalidade como também, em geral, o motorista não procura dirigir com segurança (p.1)

No trânsito, a ação de fiscalizar pressupõe todas as atividades de prevenção e repressão desde a advertência ao infrator até a sua prisão se necessário. É necessário que a polícia de trânsito se faça sempre presente nas vias urbanas e rodoviárias. Somente com a presença dos Agentes de Trânsito as pessoas se obrigam a cumprir as normas. SLAVIN (1967) *apud* GONÇALVES e GUIMARÃES (1980):

A inexplicável resistência das pessoas ao cumprimento as normas faz com que diariamente a mídia registre e divulgue gravíssimos acidentes com vítimas fatais. Segundo o Seguro DPVAT, são 160 pessoas mortas no trânsito por dia, cinquenta por cento desses óbitos referem-se a pessoas que estavam alcoolizadas e os resultados são semelhantes ao que é mostrado na figura 13, em que dois garis perderam a vida atropelados por um motorista embriagado.



Figura 13 – Acidente por alcoolemia com vítimas fatais

Fonte: Revista Isto é nº 2.190/2011

Logo após a implantação da Lei Seca a constante presença da fiscalização nas ruas possibilitou uma redução de 1,8% das mortes no trânsito. Conforme dados fornecidos pelo Ministério da Saúde, em 2008, 38.273 pessoas morreram no trânsito, em 2009 houve redução para 37.594 óbitos, 679 vidas foram poupadas desta tragédia. Em 2010 o número de mortes subiu para 40.610 demonstrando que um ano depois a situação voltou ao estado anterior.



Figura 14 - Balada Noturna

Fonte: Revista Isto é 2.190 (2011)

As pessoas não se preocupam em cumprir a lei, não há qualquer receio de dirigir depois de beber (fig. 14).

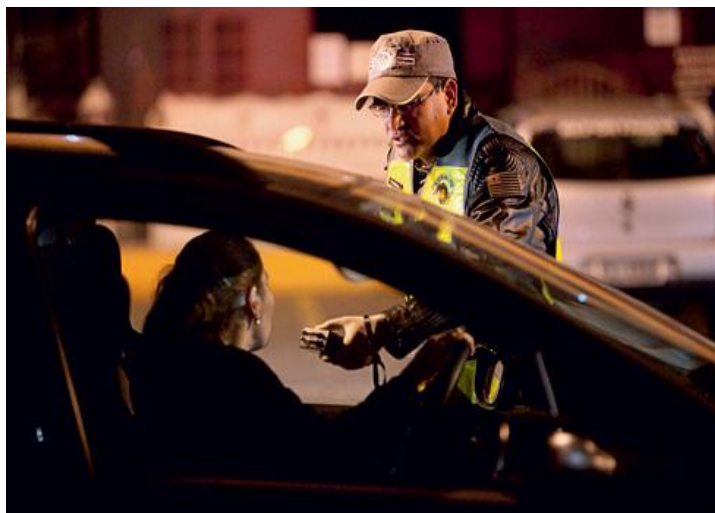


Figura 15 – Fiscalização da Lei Seca São Paulo- SP

Fonte: Revista Isto é nº 2.190 (2011)

Nos últimos meses (2011/2012), o constante acontecimento de acidentes com vítimas fatais nas ruas das cidades brasileiras tem chocado a opinião pública (fig. 13 e 18). Segundo o Instituto de Pesquisa e Cultura Luiz Flávio Gomes (IPC-LFG), essas mortes cresceram a uma taxa de 3%, enquanto na União Europeia foi registrada uma queda anual de 5% dos acidentes fatais. Na última década os países da comunidade europeia registraram uma queda nos acidentes de trânsito de 41%, já no Brasil houve um crescimento de 40%. Na Europa um programa de segurança viária apoiado em cinco variáveis: educação, engenharia de carros e vias públicas, fiscalização, prevenção e punição, tem sido o responsável pela mudança do cenário trágico do trânsito (GOMES, 2011).

MARIN e QUEIROZ (2000), apud BACCHIERI e BARROS, (2010) salientaram a importância da responsabilidade do poder público em implementar políticas efetivas e fazer cumprir a lei. O CTB, em sua versão original, e mais recentemente a Lei nº

11.705/08 mostraram avanços na legislação. Entretanto, políticas públicas e o poder do Estado no cumprimento das leis permaneceram fracos, com ações pouco significantes ou restritas a curtos períodos após sua implementação. Estudos relacionados à implementação do novo CTB reforçam que fiscalização rigorosa da legislação e medidas punitivas podem ser efetivas na redução dos acidentes e no aumento de práticas seguras no trânsito.

Se as pessoas agissem de acordo com a lei, cumprindo os seus deveres, exercendo corretamente seus direitos e cumprindo suas obrigações, não haveria necessidade de fiscalização para os atos humanos, entretanto, não é isto que ocorre, então o objetivo básico de fiscalizar (Fig. 15 e 16) é o de coibir o comportamento ilegal para evitar a ocorrência de acidentes e propiciar mais segurança para as pessoas no trânsito.

Uma ação fiscalizadora, segundo SLAVIN (1967) “deve ser tomada diante da detecção de um ato ilegal e potencialmente perigoso, não importando fatores irrelevantes como: atitude, intenção, risco real ou desculpas frívolas”.

Por isso os países adotam pontos de checagem de sobriedade (sobriety checkpoints) que são estratégias de fiscalização policial para verificação da alcoolemia de condutores. Em países da Europa e na Austrália, onde a legislação permite, os condutores são abordados e solicitados a fazer o teste do etilômetro de forma sistemática. Em outros países, como nos Estados Unidos, o policial deve ter alguma suspeita para poder solicitar o teste. Os pontos de checagem acarretam redução de 20% nas colisões relacionadas ao álcool e de 30% no número de vítimas fatais, segundo estudos na América do Norte e na Austrália. O sucesso, entretanto, depende da extensão da fiscalização e das campanhas de publicidade, aumentando, assim, a percepção da possibilidade de ser punido. Programas com implementação de pontos de checagem de sobriedade acarretam uma economia de 6 dólares, para cada dólar investido (LEYTON et al, 2009) p 173.

Segundo reportagem da Revista Isto É (Editora Abril Cultural) nº 2.190 (fig.16 e 17) de autoria de CARDOSO *et al* (2011) para que a Lei Seca de fato funcione é necessário:

- **FISCALIZAÇÃO**

Um dos maiores problemas da eficácia da Lei Seca é a fiscalização. Poucas cidades, como o Rio de Janeiro (fig.19), conseguiram manter na população, três anos após o início da vigência da lei, o mesmo temor das blitzes – apesar do Twitter da Lei Seca que informa onde estão as barreiras. Em São Paulo, a fiscalização, que era visível no começo, hoje dificilmente pode ser percebida. Além disso, os infratores esperam o horário previsto para o término da vigilância, que ocorre normalmente em torno das 4h, para depois pegarem o carro. Em cidades menores, no interior do País, a fiscalização praticamente inexistente e os bafômetros são raríssimos nessas localidades. Por isso, especialistas defendem que os governos ampliem as operações de fiscalização, aumentando os efetivos policiais, dotando as corporações de bafômetros, enfim apertando cada vez mais o cerco para reduzir os acidentes provocados por motoristas embriagados.

Quando a fiscalização se faz mais atuante, os resultados aparecem. Em um único final de semana na capital paulista, entre os dias 21 e 23 de outubro de 2011, quando o horário de fiscalização foi estendido até às 6h, os policiais flagraram oito motoristas embriagados por hora. “As tragédias acontecem depois das 4h ou 5h, há boates que abrem às 9h no domingo para receber o pessoal que saiu de outros locais às 6h. Se a blitz encerra o serviço às 4h, ela deixa muita gente escapar”, diz o sociólogo Eduardo Biavati. Há quem defenda barreiras até durante o dia. O jurista e cientista criminal Luiz Flávio Gomes acredita que o controle tem que ser implacável. “A fiscalização não pode ser flexibilizada, afrouxada”, afirma.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Mauro Augusto Ribeiro, as

operações precisam ter frequência e intensidade que as tornem perceptíveis, como ocorre no Rio, onde o posicionamento é escolhido de acordo com a quantidade de acidentes no local e pela proximidade com pontos de grande concentração de bares. “Também têm de gerar autuações, as pessoas têm de ser processadas, administrativa ou judicialmente”, complementa. Só o Estado de São Paulo, com 18 milhões de condutores, deveria fazer seis milhões de abordagens por ano, segundo a Organização Mundial de Saúde. A dificuldade de estar presente em pontos tão espalhados e em horários adversos, como as madrugadas, pode estar por trás da falta de efetividade das blitzes. RIBEIRO (2011) cobra mais investimento nas operações. “É preciso dimensionar melhor os recursos humanos”.



Figura 16 – Fiscalização da Lei Seca Rio de Janeiro- RJ

Fonte: Revista Isto É nº 2.190 -Editora Abril Cultural, (2011)

Na concepção do Antropólogo Roberto da Matta, professor da PUC- Rio de Janeiro, em pesquisa sobre o trânsito realizada em 2010, a grande maioria das pessoas concorda que os motoristas irresponsáveis devem ser severamente punidos, por outro lado todos estão de acordo que no Brasil ninguém obedece a regras impostas pela lei (DAMATTA, 2010).

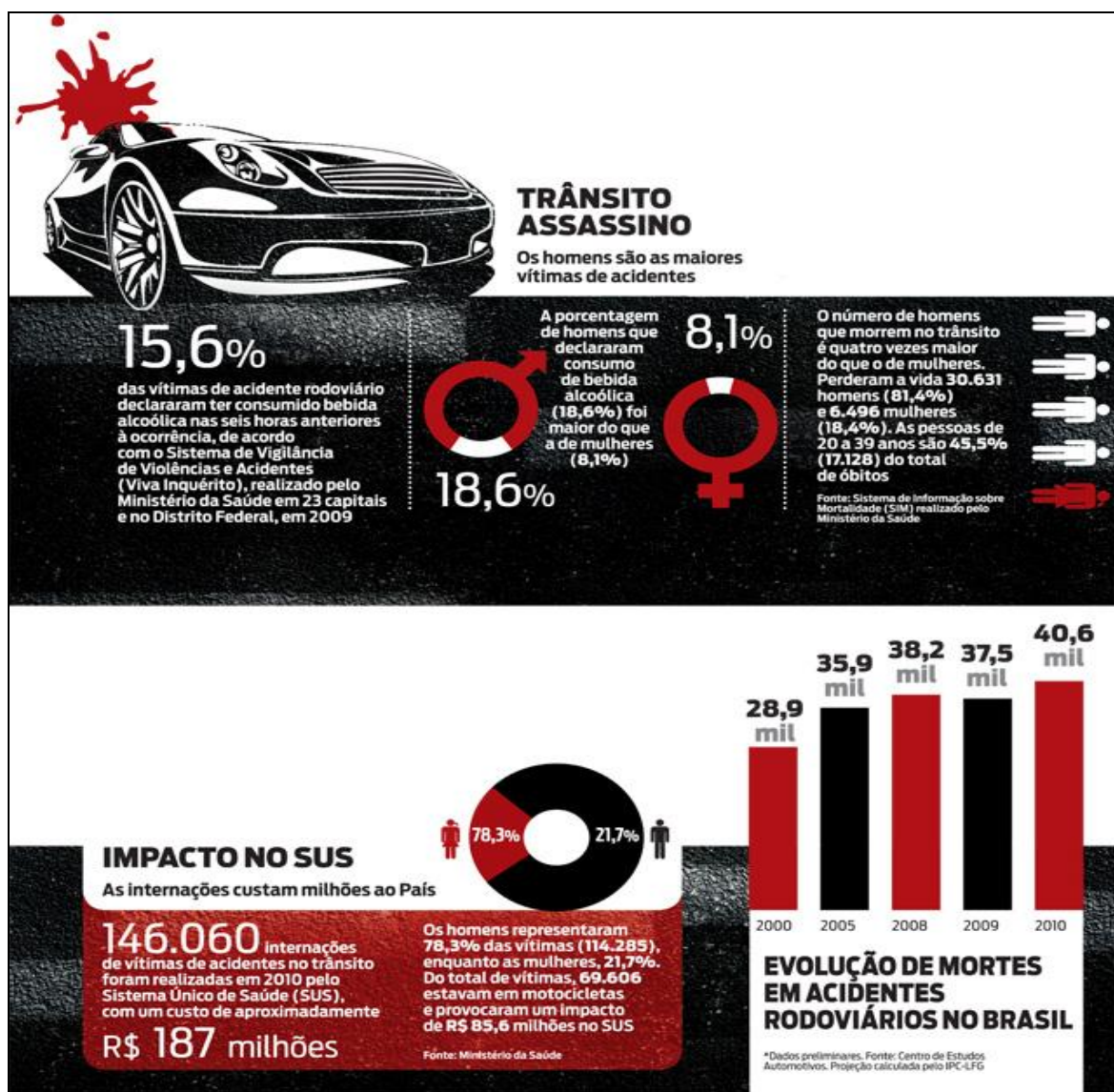


Figura 17 - Mortes em Acidentes de Trânsito no Brasil

Fonte: Revista Isto é nº 2.190, (2011)

Na figura 18 a seguir, são apresentados 5 casos de acidentes de trânsito da maior gravidade em que vidas foram ceifadas prematuramente por motoristas alcoolizados demonstrando a insensatez das pessoas, a fragilidade da legislação e a deficiência da fiscalização para coibir o uso de álcool na direção de veículos automotores.

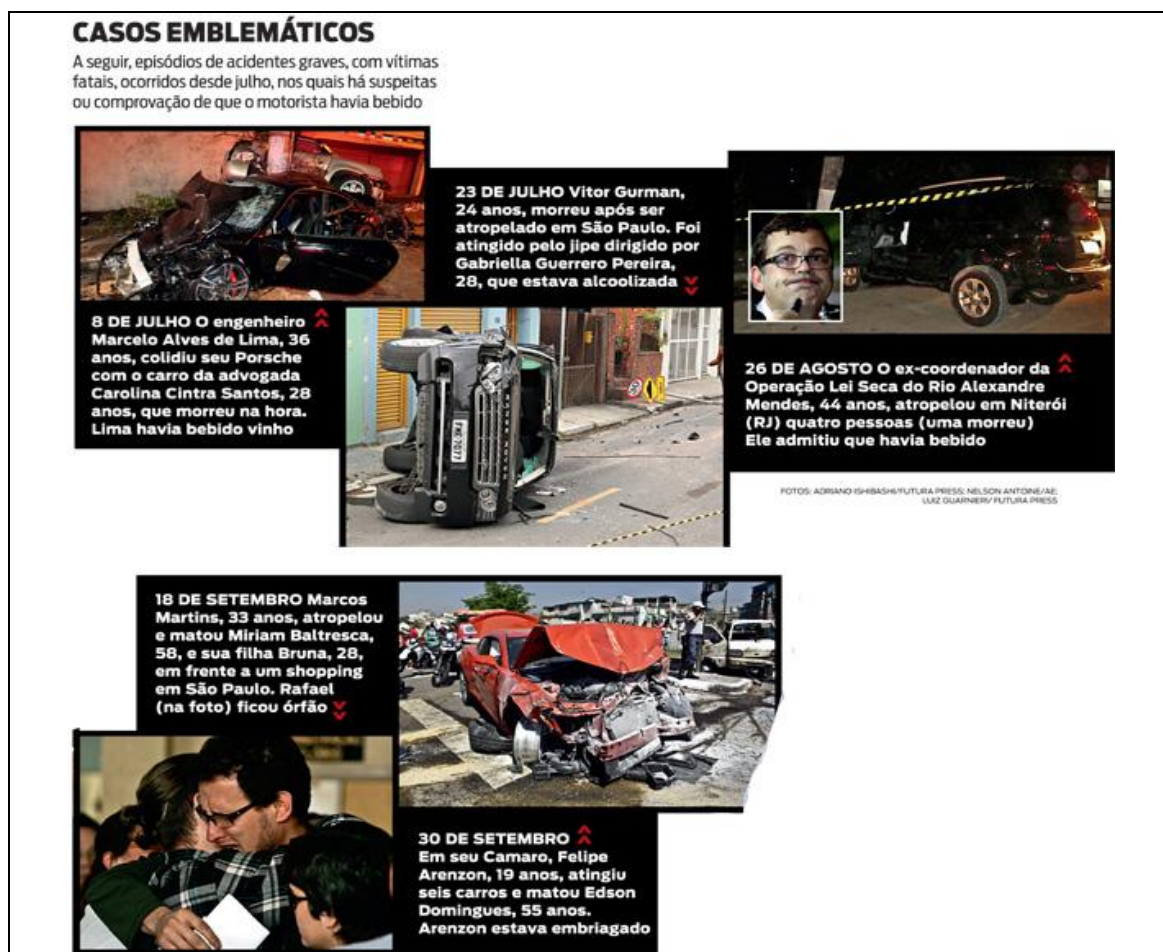


Figura 18 - Acidentes de Trânsito por Alcoolemia

Fonte: Revista Isto É (2011)

No diálogo transcrito a seguir é possível observar a falta de seriedade e responsabilidade por parte dos agentes de trânsito que têm por obrigação fazer com que a lei se cumpra.

O motorista abordado pela Operação Lei Seca recebe uma pergunta clara, logo de início: "O senhor ingeriu bebida alcoólica?" Se o condutor confessa que tomou dois chopes na *happy hour*, recebe até uma ajudinha do policial: "*Nesse caso, é melhor o senhor não fazer o teste.*" Os responsáveis pela operação alegam que "*o motorista*

tem o direito de conhecer a lei". "A recusa não provoca impunidade, pois o motorista só pode seguir viagem se apresentar um condutor que não bebeu. Isso já é suficiente para evitar acidentes e salvar vidas", avalia o coordenador-geral da Operação Lei Seca, major Marco Andrade. "A gente não tem o prazer de multar ou prender ninguém." (REVISTA ISTO É, 2011)

Nas áreas urbanas a redução dos acidentes de trânsito provocados por motoristas que bebem e dirigem pode ser alcançada de forma preventiva pelo fechamento dos bares às 23:00 horas. Cidades como Hortolândia, Itapevi, Itapeçerica, Laranjal Paulista, Diadema, Guarulhos, São Caetano do Sul e São Paulo, no Estado de São Paulo e Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ), Caxias do Sul (RS), Brasília (DF) também adotaram medidas desse teor. O prefeito de Barueri, por exemplo, afirmou que a lei, adotada no município desde 2001, é responsável pela redução de 50% dos crimes na cidade. A lei não apenas obriga bares a fecharem após 23 horas como também proíbe a construção desses estabelecimentos num raio de 300 metros das escolas.

Conclui-se, no entanto, que ainda que sejam tomadas medidas preventivas para frear o consumo de bebidas alcoólicas, a lei deve ser acompanhada e fiscalizada de forma ampla e permanente com a finalidade de atingir os resultados, caso contrário os números de acidentes e fatalidade influenciados pelo uso do álcool poderão retornar aos ocorridos no período anterior à vigência da atual lei de trânsito.

“No Brasil sabe-se que mais da metade dos motoristas do país bebe e quase um quinto desse total é alcoólatra” afirma a ABRAMET (2011)- Segundo o diretor da associação e médico, Dirceu Rodrigues Alves Junior, “54% dos motoristas brasileiros ingerem bebidas alcoólicas e 17% desse índice fazem uso crônico da bebida”.

A fiscalização da Lei Seca é muito precária, às vezes um pouco mais ostensiva pontualmente, como na capital do Estado do Rio de Janeiro. (ABRAMET, 2011)

Em qualquer país o cumprimento das normas depende de fiscalização. Segundo LARANJEIRA e ROMANO (2004):

Uma estratégia para aumentar a “certeza de punição” entre os motoristas consiste em aumentar a frequência e a visibilidade da fiscalização. Ou seja, simplesmente intensificar as ações da

polícia que visam o cumprimento da lei (fiscalização em checkpoints). Campanhas de curta duração realmente reduzem acidentes, mas seus efeitos são temporários. E, geralmente, tais campanhas fazem uso da checagem seletiva, ou seja, somente os motoristas que a polícia julga estarem alcoolizados são submetidos ao teste. Mas a polícia se engana: estudo norte-americano mostrou que a polícia “deixa passar”, despercebida, 50% dos motoristas com CAS >0,10%. Uma alternativa às checagens seletivas são as checagens aleatórias: qualquer motorista, em qualquer momento, pode ser submetido ao teste, que pode variar em frequência e local, sem aviso prévio (LARANJEIRA e ROMANO, 2004).

O trânsito está alicerçado em 3 diretrizes básicas que caracterizam as ações e atividades que devam ser adotadas para que o mesmo flua com segurança, são conhecidos como o TRIPÉ DO TRÂNSITO, são eles:

Esforço Legal:

- Legislação;
- Justiça;
- Policiamento (Fiscalização).

Os três aspectos são muito importantes, mas nesse estudo o principal se refere ao Esforço Legal, que se compõe:

Legislação:

A legislação é a base de tudo, ela regulamenta as normas, as obrigações, os deveres e direitos de todos os cidadãos, seja no comportamento, seja na parte técnica (veículos, equipamentos, vias, etc.).

Justiça:

A justiça julga e determina as sanções e penas às infrações ou irregularidades cometidas por condutores e proprietários, como também observa se os direitos estabelecidos pela Constituição Federal e outras Leis.

Policiamento:

É o grande executor do sistema, através dele são desencadeadas ações de fiscalização, prevenção, educação e repressão. O policiamento fiscaliza se as leis e normas de trânsito estão sendo cumpridas, como também controla e ordena o trânsito, socorre vítimas de acidentes, atenuando as consequências e por ser de execução, são normalmente os policiais, que primeiro chegam ao local onde existe o problema e são deles, as primeiras medidas tomadas visando a solução ou atenuação do problema (PORTAL DO TRÂNSITO, 2011).

6.2 Educação Para um Trânsito Seguro

Educação é a formação do ser humano voltado para o conhecimento e a vida em sociedade, permitindo ao homem conviver harmonicamente no trânsito ou em outro segmento qualquer. Segundo (FARIA, 2002), tanto no Brasil quanto em outros países a Educação para o Trânsito ET tem por finalidade a redução como a gravidade dos acidentes. Abordar o tema apenas de forma cognitiva nem sempre resulta na modificação do comportamento da criança (OCDE, 1986 *apud* FARIA 2002).

Ainda segundo FARIA, 2002):

*A exceção a essa regra é encontrada nas escolas francesas (Zilli, 1994 *apud* Faria 2004), que além de treinar habilidades e ensinar regras de circulação, incluem temas para incentivar a reflexão crítica dos alunos sobre a dominação dos veículos: análise crítica dos transportes e de sua evolução histórica; os aspectos sociais da questão; a responsabilidade individual e coletiva. No Brasil, conteúdos semelhantes foram encontrados na proposta da cidade de Campinas (2004). Além desses dois programas educativos, Grayson (1991), Johnston (1992) e Wolinsk (1993) citam também o objetivo de “reduzir o risco presente nas vias”*

“O trânsito reflete toda esta crise de valores. Diante do mito do carro, objeto símbolo de poder e status, o ser humano fica relegado a um segundo plano. O carro passou a ser o dono

das ruas e o homem faz tudo para possuí-lo. O ser humano deixou de ser senhor para ser servo da máquina: O homem vale a potência do seu carro e sua habilidade ao volante. Nesta segunda posição, as diferenças sociais demarcam ainda mais o valor do ser humano como cidadão. Neste sentido, o contexto do sistema de Transporte aprofunda e destaca as questões éticas associadas ao valor do homem. O trânsito é palco que revela o individualismo, a impunidade e a falta de solidariedade”. (FARIA, 2002).

A competição é sempre incentivada não só pela mídia como principalmente pela indústria automobilística, que de certa forma colabora com a irresponsabilidade e a agressividade da alta velocidade como sinônimo de liberdade e poder. Na verdade acreditamos que o outro seja sempre o culpado pelos atos que praticamos, independentemente das circunstâncias e com isto o automóvel torna-se símbolo da violência. (GULLO, 2000 *apud* FARIA, 2002)

“Engenharia, Fiscalização e Educação são as ferramentas utilizadas pelo estado para enfrentar a insegurança no trânsito. Mas o tráfego é um sistema social, composto pela percepção, a negociação e o julgamento” (BRAGA, 1995 *apud* FARIA, 2002).

Para se conseguir um trânsito seguro, especialmente em países como o Brasil, onde as pessoas de um modo geral não têm por hábito o respeito às normas, é de suma importância que as autoridades criem, coloquem em prática e fiscalizem programas educacionais a serem ministrados ininterruptamente, nas escolas públicas e privadas de primeiro e segundo grau. O trabalho educacional de resultados pressupõe, principalmente, investir na educação de crianças e adolescentes, considerando sobretudo, que os adultos dificilmente, tendem a mudar os seus hábitos.

O CTB- (Código de Trânsito Brasileiro) possui um capítulo exclusivo sobre educação para o trânsito. Educação é um direito de todos e um dever prioritário de órgãos e entidades componentes do SNT (Sistema Nacional de Trânsito), sendo obrigatória a existência de uma coordenação de educação em cada um desses órgãos. Também são exigidas a obrigatoriedade da realização de campanhas educativas anuais e a adoção de currículo multidisciplinar com conteúdo programático de segurança no

trânsito em todos os níveis de ensino, em especial no ensino do magistério. Embora previstas na lei, todas as medidas citadas são importantíssimas, no entanto, até o presente, têm sido bastante acanhadas.

Grande parte dos municípios com população superior a 1 milhão de habitantes, mantém programas de educação para o trânsito e esta providência tem dado bons resultados. O que se pode afirmar, no entanto, é que não há no país um programa de educação continuada para o trânsito. Quase nada se fez até o momento com relação às Escolas Públicas de Trânsito, menos ainda sobre o desenvolvimento de programas multidisciplinares envolvendo o Ministério da Educação (MEC) ou o Conselho Nacional de Educação (CNE), ou mesmo do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), como os que preveem a adoção de temas transversais de trânsito no ensino médio, as iniciativas existentes partem das diretorias das próprias escolas, que obviamente têm todo interesse em educar as crianças e os jovens para que tenham um comportamento futuro exemplar no trânsito.

Muitos municípios brasileiros de médio e grande porte como Juiz de Fora, Contagem, Uberlândia e Belo Horizonte, possuem cidades miniaturas construídas pelas prefeituras e administradas em parceria com a Polícia Militar (caso de Minas Gerais), com a finalidade de promover e educar as crianças para o trânsito. Essas pequenas cidades são dotadas de vias, sinalização vertical, horizontal e semafórica, calçadas, faixas de travessia para pedestres, veículos (miniaturas) dos modais rodoviário e ferroviário, local onde as escolas levam seus alunos para receberem ensinamentos sobre o trânsito. A experiência costuma ser também aplicada em algumas escolas, que constroem suas próprias cidades miniaturas contendo todos os detalhes e mobiliários que compõem as vias urbanas. A experiência tem sido eficaz sobretudo porque as crianças não mais esquecem os ensinamentos recebidos (fig. 19).



Figura 19 – Transitolândia (ou cidade miniatura) em Juiz de Fora -MG

Fonte: Bastos J. L. B. (2011)

Segundo PEDROSA (2011), Jornalista e Publicitário, especialista em prevenção no trânsito somente através da educação será possível a violência no trânsito. Nenhum tipo de tecnologia empregada na fiscalização: “guardas, pardais, semáforos, radares barreiras eletrônicas e multas, atingirá objetivos na redução dos acidentes de trânsito, somente um motorista consciente e responsável irá, independente de qualquer ameaça, apresentar um comportamento civilizado no trânsito” (PEDROSA, 2011).

Ações de engenharia e sinalização adequadas são importantes, mas tudo isto de nada valerá para o motorista que conduz seu veículo de forma alucinada, em excesso de velocidade desrespeitando a sinalização e esquecendo-se de que no trânsito a prática cotidiana da cooperação e da gentileza são capazes de superar qualquer outro tipo de providência de ordem técnica (PEDROSA, 2011).

Conforme (PEDROSA, 2011), “é na primeira infância que a criança forma os conceitos do bem e do mal, do certo e do errado”. A educação deve começar em casa. As crianças, de um modo geral, tendem a seguir os exemplos dos pais, a formação dos conceitos dos filhos depende do exemplo oriundo dos pais e isto é, sem dúvida, uma grande responsabilidade para os pais.

Para (PEDROSA, 2011) “não existe falta de educação no trânsito. O que existe é falta de educação mesmo. O trânsito assim reflete o desrespeito ao próximo, a competitividade exacerbada e inseqüente e, sobretudo a prática costumeira de sempre levar vantagem”. (PEDROSA, 2011)

Basicamente os acidentes de trânsito são consequência do comportamento do ser humano, o que falta às pessoas é educação, respeito aos limites impostos pelas normas, os veículos em si não podem ser culpados de nada, pois não podem provocar mal às pessoas, salvo quando conduzidos de forma errada pelas mesmas, provocando acidentes com perda anual de mais de 60.000 vidas e mais de 500.000 feridos, números que superam em muito até mesmo as baixas ocorridas nas guerras em andamento pelo mundo.

Nesse sentido manifesta-se o jornalista DIMENSTEIN (2011): “na semana em que se comemora o Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro), a Folha divulga que no primeiro semestre deste ano aumentou em 40% o número de acidentes fatais no trânsito em relação ao mesmo período de 2010”.

São vítimas como mãe e filha (Fig.18) mortas na semana passada na frente de um shopping, onde foram comprar um livro chamado "A última canção". O fato é simples: a culpa é essencialmente do governo. Os registros policiais mostram que os motoristas estavam alcoolizados ou em alta velocidade. Podemos condenar a publicidade de bebida ou anúncios que valorizam a velocidade dos carros. Podemos falar dos jovens que não têm limite em casa e extrapolam a irresponsabilidade para as ruas. Mas a verdade simples é que tantas mortes só ocorrem por causa da sensação da impunidade. Simples assim. Se houvesse mais fiscalização e detenções, haveria menos gente colocando a vida dos outros em risco". DIMENSTEIN (2011).

O crescimento expressivo do número de veículos circulantes e a alta frequência de comportamentos inadequados, aliados a uma vigilância insuficiente, tornaram os acidentes de trânsito, envolvendo veículos motorizados, uma causa importante de traumatismos na população mundial, que passaram, assim, a se constituírem entre os fatores que mais contribuem para os acidentes de trânsito. (BASTOS; ANDRADE; SOARES, 2005, *apud* Faria *et al*, 2009).

6.2.1 Políticas Públicas Educacionais no Contexto do Trânsito

No Brasil como em qualquer outro país, a redução das infrações de trânsito decorrentes do uso do álcool na direção de veículos automotores, depende da criação e aplicação de políticas direcionadas para a educação e a fiscalização do trânsito conforme determina a lei.

Nesse sentido, segundo DUAIBI *et al.*, (2010), “para a efetiva ação no campo de prevenção de acidentes relacionados ao álcool, é imprescindível a fiscalização com bafômetros. O motorista que consegue passar no teste de sobriedade feito por policiais sem usar bafômetros/etilômetros, tocando o próprio nariz ou caminhando em linha reta, pode estar, mesmo assim infringindo o limite legal de álcool no sangue o que representa um risco no trânsito”.

Nesse sentido o CISA (2012)-- Centro de Informações sobre Saúde e Álcool, relaciona as seguintes políticas públicas para a questão álcool e direção:

- *Álcool, Legislação e Políticas Públicas*
A produção e a venda de bebidas alcoólicas gera empregos diretos e indiretos, gera divisas decorrentes da exportação e da taxaço. Contudo, os benefícios gerados por esta atividade produtiva e comercial em contrapartida causa enorme prejuízo à sociedade, devido à toxicidade física, embriaguez e as lamentáveis consequências causadas pela dependência do álcool. Nesse sentido o álcool não pode ser comparado a um produto qualquer.
- *Taxação das bebidas alcoólicas: quanto maior o preço, menor o consumo. Há evidências claras na literatura científica de que o preço das bebidas alcoólicas exerce influência no consumo dessa substância. Nessa lógica, quanto menor o preço, maior o consumo de álcool e quanto maior o preço, menor o consumo.*
- *Regulação das promoções de bebidas alcoólicas no Brasil e no mundo. O marketing do álcool é uma indústria global. As marcas de bebidas alcoólicas são difundidas por meio da televisão, rádio, internet e demais meios de comunicação. Essas propagandas predisõem os menores de idade a*

consumir álcool tempos antes da idade legal permitida, de tal sorte que a restrição à essas propagandas se tornou uma medida bastante discutida em diversos países mundo afora. A regulação das propagandas de bebidas alcoólicas, por via de regra, costuma ser feita utilizando tanto mecanismos governamentais (como a proibição da exibição de propagandas a partir de um certo horário) quanto a auto-regulamentação da indústria. É sabido também que quanto maior o comprometimento da sociedade como um todo e das indústrias da propaganda e de álcool maiores serão as chances de se exercer um controle mais efetivo sobre essas propagandas.

Na tabela 13 a seguir encontra-se disposto o status atual das propagandas de bebidas alcoólicas em alguns países da América e da Europa.

Tabela 13 - Status das propagandas de álcool em países da América e Europa

País	Status
Brasil	A Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996 dispõe sobre a restrição à propaganda de bebidas alcoólicas. De acordo com a lei, fica vedada a veiculação, nas emissoras de rádio e televisão, da propaganda de bebidas com teor alcoólico acima de 13o Gal-Lussac (GL) durante o período compreendido entre as seis e as vinte e uma horas, além de proibir a associação desses produtos ao esporte, à condução de veículos, ao desempenho saudável de qualquer atividade e a imagens ou idéias de maior êxito ou de sexualidade das pessoas. Ademais, há para todas as bebidas com teor alcoólico a auto-regulamentação publicitária.
Argentina	A Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo, em vigor desde 1997, dedica um dos seus 23 artigos ao controle da publicidade do álcool. O dispositivo proíbe que a propaganda seja dirigida a menores ou os mostre bebendo, sugira que o consumo de bebidas melhora o rendimento físico e intelectual das pessoas, e utilize o consumo de álcool como estimulante da sexualidade ou da violência. É obrigatória a inscrição, na propaganda, de frases recomendando moderação no consumo e advertindo sobre a proibição da venda a menores de 18 anos. Adicionalmente, há um código de auto-regulamentação.
Chile	O país tem uma nova lei, em vigor desde janeiro de 2004, que regula o comércio de bebidas alcoólicas, fixando inclusive limites de horário para o funcionamento dos bares e lojas nas diversas comunidades. Em relação à propaganda, a lei proíbe somente a indução ao consumo por menores, sem outras restrições de conteúdo ou de associação com o esporte. Adicionalmente, há um código de auto-regulamentação.
EUA	Na esfera federal, a publicidade de bebidas é regulada pelo Federal Alcohol Administration Act. A lei proíbe a associação com atividades esportivas, bem como a utilização de atletas famosos consumindo álcool. Também são vedados: o direcionamento a menores; a associação com maturidade; o uso da graduação alcoólica elevada como um atrativo; e a sugestão de que a bebida tem propriedades terapêuticas ou melhora o desempenho físico. Existem, ainda, leis estaduais e três códigos de auto-regulamentação, um para cada ramo da indústria do álcool (cervejas, vinhos e destilados).
Espanha	A partir de 1990, por força de lei, as bebidas com graduação alcoólica superior a 20º GL não podem ser anunciadas na TV. Adicionalmente, há um código de auto-regulamentação e o TWF, Television Without Frontiers Directive (Diretrizes da Televisão Sem Fronteiras) que foi implementado em 1994. O art. 15 da TWF determina que a propaganda de álcool não deve ser especificamente direcionada para menores, associar o consumo de álcool à condução de veículos nem criar a impressão de que o álcool melhora a performance física ou contribui para o sucesso social ou sexual. A publicidade não deve estimular o consumo excessivo ou menosprezar a abstinência e a moderação. Tampouco pode sugerir que a alta concentração alcoólica seja uma característica positiva de uma marca ou bebida. Ademais, leis regionais fazem restrições suplementares.

Fonte: CISA - Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (2012)

6.2.2 Elaboração de Estratégias de Educação e Persuasão Referentes ao Álcool

A elaboração de estratégias preventivas e de educação em escolas têm se mostrado eficiente na mudança de atitudes e na disseminação de informações sobre o uso de álcool, sem contudo mudar o padrão vigente de consumo. Medidas como a melhora da autoestima dos estudantes e o incentivo de práticas esportivas são exemplos dessas estratégias. Assim, é possível notar que o impacto dos programas de educação e persuasão tende a ser pequeno e inconsistente.

O que se pode fazer preventivamente quanto ao beber e dirigir é controlar o mercado de venda de bebidas alcoólicas, assim como tratar as pessoas que sejam dependentes da bebida e também segundo DUALIBI *et al.*, (2010):

- *Políticas de controle do mercado de bebidas alcoólicas: estabelecimento (e fiscalização) da idade mínima legal para a compra de bebidas; monopólio governamental das vendas no varejo; limitação dos horários ou dias de venda de bebidas alcoólicas; restrições de densidade dos pontos de venda de álcool; criação de impostos para o álcool.*
- *Políticas do controle do Beber e Dirigir: redução da CAS (concentração de álcool no sangue) permitida para dirigir; suspensão administrativa da licença de motoristas intoxicados; postos de fiscalização de sobriedade; estabelecimento de uma graduação no licenciamento de motoristas novatos;*
- *Política de tratamento: intervenções breves para bebedores pesados.*

Todas são medidas importantíssimas, mas duas se destacam: o limite de horário para o funcionamento de bares e restaurantes e o estabelecimento de “postos de fiscalização de sobriedade”. No primeiro caso porque com os bares fechando mais cedo, no máximo às 23:00 horas, os frequentadores não teriam motivação para permanecerem nas ruas, com resultados, provavelmente positivos quanto à redução de acidentes de trânsito. No segundo caso, uma medida que garantiria o cumprimento da lei através da checagem aleatória do estado físico dos motoristas, uma forma eficaz de aumentar a certeza da punição aos que estiverem alcoolizados (DUALIBI *et al.*, 2012).

6.3 Contribuição Da Tecnologia Para Um Trânsito Mais Seguro

A violência no trânsito provocada por motoristas alcoolizados tem motivado algumas empresas a investirem em novas tecnologias mais eficazes para evitar que condutores de veículos automotores utilizem seus veículos em estado de embriaguez, colocando em risco a integridade física própria e de terceiros.

Segundo o site *Techchee* (www.techchee.com/ - *Estados Unidos*), a (*QinetiQ*, 2011) uma das maiores empresas do mundo em tecnologia de defesa e segurança, (www.qinetiq.com/) criou um sistema que é baseado em sensores de toque que incorporados ao volante ou maçanetas serão capazes de ler o nível de álcool no sangue do condutor do automóvel por meio da pele. (*QinetiQ NORTH AMÉRICA*, 2011)

Da mesma forma a fábrica de automóveis Nissan Motor em 2007 desenvolveu um carro-conceito com sensores (fig. 20) para evitar que motoristas dirijam alcoolizados. A tecnologia mede o estado de sobriedade do condutor e ativa medidas preventivas, como por exemplo, a imobilização do veículo.

O veículo vem com sensores de odores (fig. 20) nos bancos do motorista e do passageiro capazes de identificarem níveis de álcool, enquanto um detector ultrasensível na alavanca do câmbio mede a transpiração da palma da mão do motorista.

Caso seja constatado o excesso de álcool no corpo do motorista, o sistema paralisa o veículo e um alerta sonoro é emitido pelo computador de bordo.

Além disso, a detecção do álcool também é feita por meio de exame radiológico (escaneamento) dos olhos (fig.20), monitorando o nível de atenção do motorista. Se o sistema percebe sinais de embriaguez, emite um alerta sonoro ao mesmo tempo que aperta com certa pressão o cinto de segurança do motorista.

O sistema também monitora o comportamento do veículo, caso o motorista tenha um momento de distração e o veículo não siga uma trajetória retilínea. Esse carro-conceito foi desenvolvido sobre uma plataforma exploratória para apresentar as novidades tecnológicas que futuramente poderão ser aplicadas nos veículos da montadora.

Não há ainda um prazo certo para que a NISSAN venha a incorporar esses equipamentos em seus veículos, mas mesmo assim acredita que até o ano de 2015 deverá disponibilizar esta tecnologia para uso em sua linha de produção, com a finalidade de reduzir pela metade os acidentes que envolvem seus veículos (NISSAN, 2007).

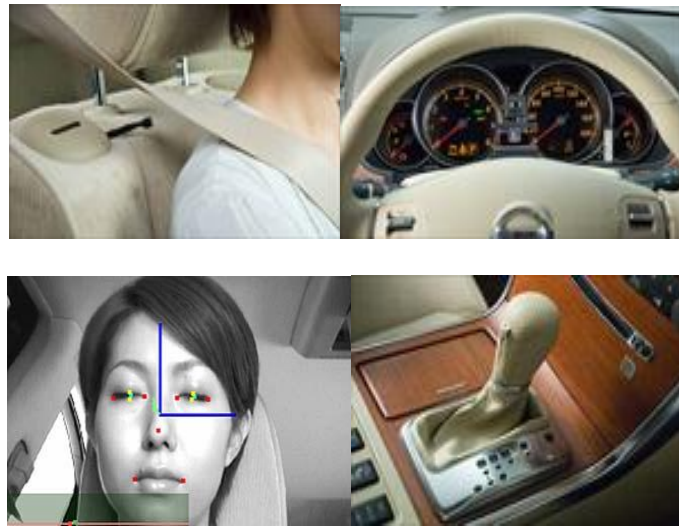


Figura 20 - Sensores para detecção de alcoolemia

Fonte : *Nissan Motor Company, Limited*

Todo motorista profissional, especialmente, os de veículos pesados, sabe que álcool e direção não combinam, mesmo assim pesquisa realizada pela Fundação Dom Cabral, divulgada recentemente, mostra que 44% dos motoristas de caminhão ainda insistem em consumir bebida alcoólica nas estradas.

Dirigir sob o efeito de álcool é perigoso tanto para o motorista quanto para outros usuários das rodovias, tendo em vista que o álcool ingerido provoca a redução da habilidade para controlar as adversidades do trânsito, prejudica a capacidade de julgamento de situações e induz o motorista a desprezar as normas de trânsito sem considerar suas consequências. Além da lei seca, várias campanhas e ações são realizadas constantemente para evitar que motoristas dirijam alcoolizados, ainda assim os acidentes por alcoolemia continuam ocorrendo em alta escala.

Recentemente, uma parceria entre a *OnixSat* Rastreamento de Veículos e a *Alcoodrive Alcoólímetro* resultou em uma nova tecnologia (Fig. 21) para se tentar combater o uso de álcool nas estradas e conscientizar os motoristas de caminhão sobre o perigo de dirigir sob efeito de álcool. Trata-se da possibilidade dos rastreadores da linha *OnixSmart* poderem ser comercializados integrados ao sistema de controle de teor alcoólico. Esta tecnologia possibilitará saber, à distância e em tempo real, se o motorista está sóbrio ou não.

Antes da viagem – e toda vez que for determinado no sistema de parametrização do rastreador – o motorista tem de fazer um teste no bafômetro embarcado no veículo e o sistema envia, automaticamente, os dados à central de monitoramento via GPRS ou por satélite (REVISTA “O CARRETEIRO”, 2009).



Figura 21 - Sensor de alcoolemia integrado a rastreador de veículos

Fonte: Revista “ O CARRETEIRO” (2009)

6.4 Medidas Preventivas De Proteção A Motoristas Embriagados

Diferente do Brasil, salvo em algumas poucas cidades como Campinas SP e Vitória ES, nos países europeus, os governos oferecem sistema de transporte coletivo noturno para que as pessoas tenham a possibilidade de sair para o seu lazer sem colocar em risco as demais pessoas. Praticamente, todas as principais linhas de cada cidade funcionam 24 horas, passando de hora em hora nas regiões centrais, ou a cada 80 minutos nos bairros mais afastados. Em algumas cidades como Berlim, o metrô funciona 24 horas, pelo menos nos finais de semana. São poucos trens mas já ajuda porque as pessoas têm a opção de voltar para casa às 2h da manhã e também às 3h30, e não se sentem prejudicadas em sua mobilidade, tendo que escolher entre ir embora à meia-noite ou somente às 5 horas da manhã.

Num país onde os governantes se dizem defensores de um sistema que privilegie o social, causa estranheza que o sistema de transporte seja exatamente o oposto disso. Na verdade, é um sistema altamente elitista, ainda mais se se considerar o período noturno, que obriga o cidadão a pagar tarifas altíssimas dos táxis.

Para evitar o pior, algumas casas noturnas oferecem apoio aos seus clientes que não tem condição de assumir o volante. Em São Paulo alguns restaurantes como o Josephine, afirma que a casa se oferece para pagar o táxi ou o pernoite do carro do cliente no estacionamento. De acordo com o proprietário, os casos não são poucos - ainda assim, a iniciativa não alcançou muito sucesso. "Só um ou outro aceita, a maioria, mesmo sem condições físicas, sai do estabelecimento dirigindo o próprio carro.

No restaurante Villa Country SP, há uma enfermaria improvisada e, para casos mais graves, uma ambulância à disposição. Recentemente, um universitário de 19 anos, envolveu-se em uma série de acidentes em um percurso de 10 km, deixando quatro feridos e um morto.

6.5 Considerações Finais

A frota mundial de veículos hoje é de 1 bilhão de veículos. O país tem atualmente em circulação mais de 70 milhões de veículos. A frota brasileira é três vezes menor que a frota americana, mas o trânsito aqui faz 60.000 vítimas fatais enquanto que nos Estados Unidos, mesmo com a frota muito maior (3 vezes) os acidentes com vítimas fatais cai para a metade.

A legislação de trânsito brasileira mesmo sendo considerada avançada, contém imperfeições que, no entanto, estão sendo sanadas gradativamente. O problema crucial da violência do trânsito no país é meramente comportamental. Os conflitos, de um modo geral, são decorrentes do desrespeito às normas aliado à falta de educação e respeito mútuos.

Alguns agravantes podem ser considerados como: fiscalização deficiente, impunidade e ausência de um programa educacional nas escolas, embora seja o mesmo previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse sentido, fica a certeza de que somente com um forte e constante investimento em educação será possível conseguir a lapidação do comportamento. É necessário educar hoje para conseguir reduzir no futuro as infrações de trânsito, que hoje no país ceifam mais de 60.000 vidas por ano, sendo certo que no trânsito ninguém deveria se ferir ou morrer.

CAPÍTULO VII - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 Conclusões

O trabalho de pesquisa desta dissertação teve por objetivo analisar as razões que impedem a redução do alto índice de acidentes de trânsito decorrentes da alcoolemia no Brasil.

Desde 1941 a legislação de trânsito brasileira restringe o uso do álcool aos motoristas que conduzem veículos automotores. O Código de Trânsito em vigor determina alcoolemia zero, mesmo assim, no Brasil, o número de acidentes de trânsito provocados por motoristas alcoolizados é exorbitante, e isto ocorre porque embora a norma seja rígida ela não é respeitada e a fiscalização não é eficaz para exigir o seu cumprimento.

A inapropriada compreensão, interpretação e aplicação da lei por parte das autoridades de trânsito, advogados, juízes e tribunais, tem contribuído para a impunidade e para a existência de altos índices de infrações.

Entre 24 países mencionados na figura 4 desta dissertação, o Brasil aparece em primeiro lugar na quantidade de acidentes fatais que têm o álcool como fator.

Segundo o artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro, a prova do estado de embriaguez dos condutores de veículos automotores se faz por testes de alcoolemia, exames clínicos e periciais ou outro exame, ou seja, a prova da Concentração de Álcool no Sangue (CAS) somente pode ser obtida por teste do bafômetro ou exame de sangue, mas na realidade a embriaguez pode ser comprovada em razão da fala pastosa, ataxia de marcha, hálito etílico proeminente, dificuldade de coordenação motora, aparência ruborizada e sonolência.

Ocorre que em março de 2012, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao julgar um processo sobre acidente de trânsito acontecido em 2008, decidiu que apenas o teste do bafômetro ou o exame de sangue são aptos a comprovar o estado de embriaguez de motoristas para desencadear uma ação penal.

Esta decisão representa um retrocesso na aplicação da lei que tem por objetivo a prevenção de danos à integridade física das pessoas pela proibição do uso de bebidas alcoólicas na direção de veículos automotores. Decisões como esta tornam-se um incentivo ao descumprimento da lei, por parte de motoristas que lotam os bares e restaurantes a semana inteira e saem dirigindo seus veículos completamente alcoolizados sem qualquer constrangimento, numa afronta velada à lei como se a mesma não existisse.

Imediatamente após a divulgação deste julgado, o Governo Federal e o Legislativo firmaram acordo no sentido de encaminharem e votarem um projeto de emenda, que eleva a multa da infração por direção sob efeito de álcool de R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40. No texto foram incluídas outras formas de se provar a alcoolemia como: imagens, vídeos e testemunhos. Aprovada a emenda pelo Legislativo, o bafômetro e o exame de sangue passam a ser instrumentos de defesa do condutor. Trata-se da inversão do ônus da prova. A condenação é pela embriaguez e, se o motorista quiser provar a sobriedade, poderá fazer uso do bafômetro.

Estas medidas são positivas, porém não deverão impedir que motoristas embriagados continuem cometendo estas infrações. No Brasil, para haver, de fato, “tolerância zero” será necessário alterar a legislação de trânsito, no sentido de eliminar do artigo 306 do CTB o limite da alcoolemia estabelecido em 0,06 dg/l, medida já proposta por projeto de lei que se encontra em tramitação no Congresso Nacional.

Através da ação da fiscalização e em pesquisas de alcoolemia no trânsito constatou-se que no Brasil a obrigatoriedade da prova da alcoolemia tem sido contestada. Muitos motoristas recusam-se a fazer o teste do bafômetro, tendo em vista que o próprio Código de Trânsito Brasileiro, por imprecisão redacional do artigo 277, permite que isto ocorra.

Mesmo se recusando a ser submetido ao teste do bafômetro, o condutor, no entanto, é punido administrativamente, com multa, suspensão do direito de dirigir, recolhimento do documento de habilitação e apreensão do veículo até a apresentação de outro motorista habilitado que esteja sóbrio e em condições de conduzir o veículo apreendido, mas isto não é o bastante, tendo em vista os riscos de transitar com veículo automotor sob efeito de álcool.

Sem que se realize o teste do bafômetro não é possível avaliar a Concentração de Álcool no Sangue (CAS) no organismo do motorista. A não realização do teste impede a comprovação de que o condutor cometeu um crime de trânsito, tendo em vista que para a configuração desse crime é necessário constatar se o condutor ingeriu álcool em limite igual ou superior a 0,06dg/l, nos termos do texto do artigo 306 do CTB. Embora haja esta exigência não há impedimento para que se constate o estado etílico em que se encontra o condutor, possibilitando à autoridade de trânsito, aplicar ao infrator as penas administrativas prevista em lei, proibindo que o mesmo prossiga dirigindo um automóvel em estado de embriaguez.

Estudos demonstraram que a obrigatoriedade do teste de alcoolemia por bafômetro têm gerado controvérsias. Correntes jurídicas antagônicas se formaram: uma delas considera que realizar o teste fere direitos constitucionais sob a alegação de que, segundo a lei brasileira, “ninguém é obrigado a produzir prova contra si”. Mesmo sem respaldo na legislação brasileira, este argumento tem sido usado por motoristas infratores em defesa própria.

Outra corrente entende que o teste de alcoolemia por bafômetro é obrigatório devendo ser realizado conforme determinação do Código de Trânsito, por não existir no direito brasileiro qualquer dispositivo legal que acoberte estas infundadas alegações.

Segundo a doutrina jurídica, imperatividade é o que falta a determinados textos legais brasileiros. Este requisito pressupõe não um conselho ou uma orientação, mas uma ordem que pode ser imposta pela força, caso a lei não seja cumprida voluntariamente. Com o objetivo de comprovar a constitucionalidade da lei 11.705/2008, a denominada “Lei Seca”, foi realizado uma pesquisa/ensaio exploratória submetida a membros do Poder Judiciário e do Poder Legislativo da Comarca/Município de Juiz de Fora- MG., através da qual, Juízes, Promotores de Justiça, Defensores Públicos (advogados) e Vereadores, responderam questões sobre: a)- a exigibilidade do teste do bafômetro, b)- a conotação da medida como prova da infração por alcoolemia, a constitucionalidade desta exigência, e por último, c)- sobre a possibilidade da ingerência dos tratados internacionais nas determinações da legislação brasileira.

Os resultados do ensaio exploratório indicaram que em média, 71% das pessoas entrevistadas entenderam que o teste do bafômetro é inescusável, 80% afirmaram que

a Lei 11.705/2008 a “Lei Seca” é constitucional, 73% acham que os tratados e convenções internacionais não podem revogar as leis nacionais, entretanto, 64% dos entrevistados, contrariamente à opinião de renomados constitucionalistas, entendem que ser submetido ao teste de alcoolemia por bafômetro significa “fazer prova contra si”. Nesta questão há a possibilidade de que a questão não tenha sido entendida de maneira correta, considerando estar a mesma relacionada, especificamente, à prova da alcoolemia, justamente para que os condutores de veículos automotores possam ter a oportunidade de provar a sobriedade como condição legalmente exigida para conduzir veículos motorizados.

Esta controvérsia é um indicativo de que a pesquisa deve ser ampliada, sobretudo com o objetivo de atingir um número maior de pessoas por municípios e comarcas. Com uma amostra maior, será possível melhor avaliar, as razões que ensejam a não observância da correta aplicação da “Lei Seca” (beber e dirigir) no Brasil.

Através da pesquisa/ensaio exploratória foi possível ratificar as principais hipóteses consideradas nesta Dissertação de Mestrado. Ficou comprovado que a lei 11.705/2008 ou “Lei Seca”, que proíbe dirigir sob a influência de álcool é plenamente constitucional. Comprovou-se também, que o teste do bafômetro é inescusável e que tratados e convenções internacionais, não devem interferir na aplicação da legislação de trânsito brasileira.

Eliminados os atuais entraves existentes na legislação, espera-se que o Poder Público venha a adotar políticas públicas educacionais e ações fiscais mais eficazes com vistas à redução do elevado número de acidentes e trânsito decorrentes do uso de bebidas alcoólicas por condutores de veículos automotores.

7.2 Recomendações

Como recomendações para o prosseguimento das pesquisas sugere-se:

- Estender e/ou ampliar as pesquisas a outros Municípios/Comarcas de diferentes regiões geográficas do país;
- Verificar as eventuais ações ou contribuições que os bares e restaurantes possam adotar no sentido de inibir que seus clientes, após a ingestão de bebida alcoólica, retornem aos seus respectivos destinos dirigindo seus

veículos. Um bom exemplo seria, talvez disponibilizar para os clientes um motorista de aluguel;

- Sugerir ao Poder Público, a possibilidade de incentivar a criação de um sistema especial de transporte solidário para atender este tipo de demanda;
- Investigar as eventuais falhas existentes no texto da legislação em vigor, contribuindo no sentido de que a lei possa ser aplicada de forma incontroversa;
- Pesquisar sobre o desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias que estão prestes a ser utilizadas pela indústria automobilística com o objetivo de impedir que motoristas consigam conduzir veículos automotores sob o efeito de bebidas alcoólicas;
- Criar uma regulamentação mais exigente para a permissão de locais e horários mais apropriados para venda de bebidas alcoólicas, inclusive aumento de imposto sobre vendas;
- Implementar estratégias educacionais e de marketing, além de fiscalização mais eficaz voltadas para a inibir o número de motorista em estado alterado de consciência sob efeito de álcool.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABETRAN (2009), - *Custos de Acidentes de Trânsito no Brasil* Disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=5814&Itemid=2>. Acesso em: 10/06/2012.

ABRAMET (2011) - Associação Brasileira de Medicina de Trânsito- Reportagem 5 *Ideias para fazer a Lei Seca funcionar* (Revista Isto É) Editora Abril Cultural disponível em: <<http://www.abramet.org.br/site/Pagina.aspx?ID=2696&MenuID=16#>>. Acesso em: 10/11/2011.

ABREU, A.M.M., LIMA, JMB, GRIEP (2009) “*Acidentes de trânsito e a frequência dos exames de alcoolemia com vítimas fatais na cidade do Rio de Janeiro*” RH – Escola de Enfermagem Anna Nery Rev Enferm 2009 jan-mar; 13 (1): pp.44-50 disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ean/v13n1/v13n1a07.pdf> Acesso em 09/02/2011. <http://www.scielo.br/pdf/ean/v13n1/v13n1a07.pdf>

_____(2007) *Níveis de alcoolemia e mortalidade por acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro*, Estudo Epidemiológico Descritivo, Escola Ana Nery vol. 11 nº. 4. Rio de Janeiro Dezembro de 2007 disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-145200700040003&script=sci_arttext. Acesso em 07/06/2012.

ALVES FILHO (2012) Reportagem Portal Terra – *INSS pede na Justiça que motorista pague pensão por acidente- em 03/11/2011* – Ministro da Previdência Social Garibaldi Alves Filho, disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/noticias/0,,OI5451984-EI998,00-INSS+pede+na+Justica+que+motorista+pague+pensoes+por+acidente.html>. Acesso em: 20/11/2011.

BACCHIERI, G. e BARROS, A.J.D. (2010). artigo: “*Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados*” Rev. Saúde Pública vol.45 no.5 São Paulo Oct. 2011 Epub Sep 16, 2011 disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102011000500017&script=sci_arttext> acesso em 15/11/2011

CABETTE, E.L.S. (2009) – Artigo: “*A validade do teste do etilômetro como prova no processo penal 06/01/2009*” disponível em <<http://jusvi.com/autores/1594>>. Acesso em 20/08/2011 e 11/11/2011.

_____ (2009). *Comentários à Lei 11.705/08 – “Alterações do Código de Trânsito Brasileiro”*. Porto Alegre: Núria Fabris (2009). Disponível em <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/12216/a-validade-do-teste-do-etilometro-como-prova-no-processo-penal->>>. Acesso em 08/06/2011.

CAMPOS *et al*, (2008) - Em artigo científico sobre a “*Prevalência do beber e dirigir em Belo Horizonte MG*”. Publicado em abril de 2008 pelo Caderno de Saúde Pública - Rio de Janeiro.

CARVALHO (2008) – Cláudio Viveiros Carvalho Artigo: “*Alteração do Limite Máximo de Teor Alcoólico da Lei Seca*”- Consultor Legislativo da C. dos Deputados- Nov/2008- Biblioteca digital da Câmara dos Deputados disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1230/alteracao_limite_viveiros.pdf?sequence=1>. Acesso em 12/11/2011.

CISA (2012) - Centro de Informação sobre Saúde e Álcool -Artigo- “*Álcool, Legislação e Políticas Públicas*”- Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/categoria.html?FhldTexto=d834b4983edcd189e6a708421bbd6d81>>. Acesso em 14/09/2011.

_____ (2011) - Centro de Informações sobre Saúde e Álcool artigo “*Álcool e Trânsito*” Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/categoria.html?FhldTexto=04238dabb7bd5608fda6bb23aed4ec1b>>. Acesso em: 18/06/2011.

CNM- (2009)- Confederação Nacional de Municípios-Estudos Técnicos, *“Mapeamento das Mortes por Acidentes e Trânsito no Brasil.”* (2009). Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br/publicacoesETrabalhosArquivo.do?cdPublicacao=2490>>. Acesso em 10/11/2011.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL (1988). Disponível em: <www.planalto.gov.br> – legislação. Acesso em 15/07/2011.

CTB (1997) – Código de Trânsito Brasileiro Lei 9.503/1997 disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 12/04/2011.

Da MATTA, R, PANDOLFI, R., MOREIRA, V.J.G. (2010) Livro: *“Fé em Deus e Pé na Tábua, ou, Como e porque e trânsito enlouquece no Brasil”*- 1 ed. Rio de Janeiro- Ed. Rocco, 2010 p. 13.

DALLARI (2011) - Dalmo de Abreu Dallari no Artigo: *“Legalidade do Bafômetro”* – Jornal do Brasil, 11/11/2011 disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=21934&Itemid=2>. Acesso em 15/11/2011.

DAROS, EDUARDO (2011) Reportagem: *“Juristas querem mais punição para quem dirige bêbado”* Agência Estado. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia/2011/10/18/juristas-querem-mais-punicao-para-quem-dirige-bebado.jhtm>>. Acesso em 18/10/2011.

DENATRAN- IPEA (2006) *“Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras”*- Relatório Executivo – IPEA/DENATRAN/ ANTP - Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf>. Acesso em: 18 de junho de 2011.

_____ (2010) Departamento Nacional de Trânsito. *“Estatísticas do DENATRAN-2010”*- Disponível em: <<http://www.portaldotransito.com.br/estatisticas/estatisticas-do-denatran.html>>. Acesso em 10/11/2011.

_____ (2010) - Livro *100 Anos de Legislação de Trânsito no Brasil*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf>. Acesso em 10/10/2011 263 p.

DIMENSTEIN, G. (2011)- Folha on Line - 20/09/2011 – Opinião "*Governo é o principal culpado pelas mortes*". Disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=21008&Itemid=2>. Acesso em 29/09/2011.

DOMINGUES, S.C.A. (2009)- –"*Beber e Dirigir: Uma Avaliação Neuropsicológica das Funções Executivas no uso Agudo de Álcool*". Tese de Doutorado UFES-Vitória- Brasil. Disponível em <http://portais.ufes.br/prppg/ext/mono.php?progress=8497&curso=3&prog=30001013002P8>

DUAILIBI, PINSKY, LARANJEIRA, (2011). *Beber ou Dirigir:um Guia Prático para Educadores, profissionais de saúde e Gestores e Políticas Públicas/ organizadores Ilana Pinsky, Sérgio Duailibi, Ronaldo Laranjeira, colaboradores Ligia Duailibi... [et al].- 1ed. São Paulo: Editora Unifesp, 2011-128p.*

_____ (2007) *Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo*. Rev. Saúde Pública vol.41 no.5 São Paulo Oct. 2007 4 p. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/nahead/6185.pdf>> Acesso em 14/06/2011.

ELLUF (2011) em entrevista ao Estadão à Luísa Alcalde - Juristas: rigor na punição de motoristas embriagados. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/juristas-defendem-rigor-na-punicao-de-motoristas-embriagados>>. Acesso em: 20/10/2011.

ESTADÃO.COM (2011)- "*Cidades dobram casos de recusa de bafômetro no Rio de Janeiro*" Reportagem álcool e direção Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,dobram-casos-de-recusa-de-bafometro-no-rio,745859,0.htm>>. Acesso em: 11/11/2011.

FARIA, E.O (2002)- "*Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção d crianças e adolescentes*"- Tese de Doutorado em Engenharia de Transportes- COPPE UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. 342 p. Disponível em: <http://www.transitocomvida.ufrj.br/download/Bases%20para%20um%20programa%20de%20educa%C3%A7%C3%A3o%20para%20o%20tr%C3%A2nsito%20a%20partir%20do%20estudo%20de%20percep%C3%A7%C3%A3o%20de%20crian%C3%A7as%20e%20adolescentes.pdf> acesso set/2011

FARIAS, G. M. et al (2009) – "*Acidentes de Trânsito Decorrentes da Influência do Uso do Álcool*", publicado na Revista Científica Internacional Inter Science Placeano 2 nº 09 setembro/outubro 2009- Disponível em <<http://www.interscienceplace.org/interscienceplace/article/viewFile/100/102>> Acesso em 29/09/2011.

FETRANSPOR (2009) artigo "*Responsabilidade Social/ Alcoolémia Zero- Força e Conscientização*". Publicado em: 10/08/2009 Disponível em: <http://www.fetranspor.com.br/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=30&Itemid=50 >. Acesso em: 01/11/2011.

FOLHA DE S. PAULO (2011) "*Pais perde R\$ 14,5 bilhões em acidentes em 2011*", edição 26/12/2011 caderno cotidiano fls.1. Disponível em: <<http://www.folha.uol.com.br/>>. Acesso em: 26/12/2011.

G1-GLOBO (2011) "*Especialistas defendem punição mais rígida a motoristas embriagados*" edição 18/10/2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2011/10/especialistas-defendem-punicao-mais-rigida-motoristas-embriagados.html>>. Acesso em 18/10/2011.

GIANCARLO B. G; BARROS, J.D. A. (2011)- Artigo: "*Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e pouco resultado*"- Revista de Saúde Pública vol.45 no.5 São Paulo Oct. 2011 Epub Sep 16, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.org/scielo.php?pid=S0034-89102011000500017 &script = sci_arttext>. Acesso em: 15/11/2011.

GOMES, L.F. (2008) Aulas exibidas nos dias 25, 26, 27, 28 e 29 de agosto de 2008-
“*Lei Seca: Acertos, equívocos, abusos e impunidade*” disponível em Curso de
Direito Penal - Código Nacional de Trânsito Lei Seca 12 p. Disponível em:
<http://www.tvjustica.jus.br/apostilas_saber_direito.php> Acesso em:
04/11/2011.

_____, (2011). [*Aplicação do tipo doloso aos crimes de trânsito*] São Paulo, 2011.
Entrevista concedida ao jornalista Milton Jung RÁDIO CBN- Central Brasileira de
Notícias - Sistema Globo de Rádio em 11/10/2011.

GRSP (2007)- “*Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de
trânsito e saúde*”. Genebra, Global Road Safety Partnership, 2007, 172 p.
Disponível em:
<http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395088_por.pdf>. Acesso
em: maio/2011.

GRUPO VOLVO DO BRASIL (2011)- “*Década de Ações pela Segurança no Trânsito:
esforço global para salvar 5 milhões de vidas*” Revista Eu Rodo edição
15/06/2011. Disponível em: <http://www.volvogroup.com/group/brazil/pt-br/imprensa_revistaeurodo/pressreleases/_layouts/CWP.Internet.VolvoCom/NewsItem.aspx?News.ItemId=104282&News.Language=pt-br>. Acesso em:
06/07/2011.

JOMAR et al (2010). “*Educação em saúde no trânsito para adolescentes estudantes
do ensino médio*” Escola Anna Nery, 2011 jan-mar; vol. 15 nº. 1, PP. 186-189
Rafael Tavares Jomar¹ - Marcelo Rodrigues Ribeiro² - Ângela Maria Mendes
Abreu³ - Rachel Ferreira Savary Figueiró⁴.

JORNAL HOJE Rede Globo de Televisão em 09/09/2011 “*Aplicação da lei aos crimes
de trânsito*”. entrevista com o Ministro do STF Marco Aurélio de Mello.
Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/09/stf-abre-brecha-para-reduzir-punicao-motorista-embriagado.html>> Acesso em: 12/09/2011.

JUSBRASIL (2011)- *“Previdência ajuíza primeira ação regressiva decorrente de acidente de trânsito”* Extraído de: Portal Nacional do Direito do Trabalho - 03/11/2011. Disponível em: <<http://pndt.jusbrasil.com.br/noticias/2910232/previdencia-ajuiza-primeira-acao-regressiva-decorrente-de-acidente-de-transito>>. Acesso em: 22/01/2012.

LARANJEIRA, R. e ROMANO, M. (2004)- *“Consenso Brasileiro sobre Políticas Públicas do Álcool”*- Artigo publicado na Revista Brasileira de Psiquiatria, vol.26 supl.1 SP maio 2004 - Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1516-44462004000500017&script=sci_arttext>. Acesso em: 23/08/2011 e outubro/2011.

LEAL, H (2011) – *“Lei Seca nº. 11.705/2008”* autor Deputado Federal Hugo Leal. Disponível em: <<http://www.deputadohugoleal.com.br>>. Acesso em: 12/04/2011.

LEYTON, V.; PONCE, J. C.; ANDREUCETTI, G.; Coelho, C.A.S.; GREVE, J. M. D.; SINAGAWA DM; MUÑOZ, D. R.(2006). *“Mortes no trânsito relacionadas ao uso de álcool no Estado de São Paulo em 2006”*. ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, v. 27, p. 26, 2009 1 ed. pp. 26-31.(178 p) disponível: <http://www.cisa.org.br/UserFiles/File/alcoolesuasconsequencias-pt-cap8.pdf> acesso 10/10/12.

MANZANO, L.F.M. (2011)- *“Embriaguez ao Volante- o falacioso direito de não produzir prova contra si mesmo”*- Carta Forense- São Paulo – pp. 1-3, dez. 2011- Disponível em:<http://www.cartaforense.com.br/Materia.asp?x?id=8000&utm_source=ALLINMAIL&utm_medium=email&utm_content=26595064&utm_campaign=NOTÍCIAS%20JURÍDICAS%20DA%20SEMANA%202011%20COPIA%20FALTA%20EDITAR&utm_term=t92.yuw.wah1.gdvh.g.qvlmep.nmch.rna>. Acesso em: 15/12/2011.

MELLO, (2011) Ministro do STF Marco Aurélio Mello, entrevista à Rede Globo sobre julgamento no STF crime de trânsito. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/09/stf-abre-brecha-para-reduzir-punicao-motorista-embriagado.html>. Acesso em: 09/09/2011.

MIRANDA JUNIOR (2011)- Artigo- *“Recusa ao Bafômetro e Presunção Legal de Embriaguez”* 06/01/2011- Joaquim Miranda Junior – Promotor de Justiça de Minas Gerais. Disponível em: <[www.mp.mg.gov.br/portal/public/interno /arquivo /id/25792](http://www.mp.mg.gov.br/portal/public/interno/arquivo/id/25792)>. Acesso em 13/01/2012>.

MORAES, AM (2008) Artigo *“Lei Salva Vidas”*, publicado na Folha de São Paulo, na seção opinião, em 17/08/2008. Disponível em: <[http://www. Frentetransito seguro.com.br/artigos/556-lei-salva-vidas](http://www.Frentetransito seguro.com.br/artigos/556-lei-salva-vidas)>. Acesso em: 08/09/2011.

NISSAN (2007)- *Nissan Motor Company, Limited*. Disponível em: <<http://www.htmlstaff.org/ver.php?id=10376>>. Acesso em 18/06/2012.

OMS (2009) – *“Global status report on alcohol and health”*. Relatório: Organização Mundial de Saúde – Genebra, Suíça, 2009. Disponível em: http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf acesso: 10/12/2011- 301p.

ONU (2011)- *“Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020”* – campanha mundial para redução de acidentes e trânsito no mundo- Disponível em: <<http://www.onu.org.br/decada-de-acao-pelo-transito-seguro-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>-> Acesso em maio de 2011

PADILHA (2011) - Entrevista Ministro da Saúde Alexandre Padilha sobre Acidentes de Trânsito no Brasil. Disponível em: <[http://www.brasil.gov.br/noticias /arquivos/2011/11/04/acidentes-de-transito-causam-mais-de-40-mil-mortes-no-brasil/print](http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2011/11/04/acidentes-de-transito-causam-mais-de-40-mil-mortes-no-brasil/print)> Acesso em: 04/11/2011.

PEDROSA, L.N.F.(2011) Artigo: *“Educação para o trânsito: Caminho para Reduzir a Violência no Asfalto”* Disponível em: <[http://www.estradas.com.br/sosestradas /articulistas/fernando/educacao.asp](http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/fernando/educacao.asp)>. Acesso em: 28/09/2011.

PERKONS (2011) *Juristas querem mais punição para quem dirige bêbado*. Boletim Informativo. Disponível em: <[http://www.perkons.com/?page= noticias &sub = ultimas -noticias&subid=10380](http://www.perkons.com/?page=noticias&sub=ultimas-noticias&subid=10380)>. Acesso em : 10/12/2011.

PERRENOUD, H.B. (2010). “A constitucionalidade do exame obrigatório do bafômetro”. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIII, n. 77, jun 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7877>. Acesso em jul 2012 e 03/07/2011.

PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO (2011)- Artigo- “O Trânsito Brasileiro” – Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118>. Acesso em 28/09/2011.

PRF (2009) - Polícia Rodoviária Federal - Artigo- “Conhecendo a Lei Seca” - Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/leiSeca.faces>>. Acesso em: junho/2011.

QINETIQ (2011)- QinetiQ North América. *Driver Alcohol Detection System for afety- (DADSS)* Disponível em: <http://www.tecmundo.com.br/8178-sistema-para-impedir-que-motoristas-embriagados-liguem-seus-carros-e-testado-nos-eua.htm#ixzz21YDWZcN9> ou em: www.qinetiq.com. Acesso em: 18/06/2012.

RACHID, C .I. (2012) “Comentário sobre a Constitucionalidade da Lei 11.705/2008” destinado à esta dissertação de mestrado- o autor é Juiz de Direito da Comarca de Juiz de Fora MG- Janeiro de 2012 (anexo III p. 137/137).

REVISTA ISTO É (2011): “5 ideias para fazer a lei seca funcionar” autores: Rodrigo Cardoso, Paula Rocha, Michel Alecrim e Luciani Gomes – edição nº. 2.190, 28/10/2011. Disponível em: <[http://www.istoe.com.br/reportagens/1722545 ID EIAS+PARA+FAZER+A+LEI+SECA+FUNZIONAR](http://www.istoe.com.br/reportagens/1722545_ID_EIAS+PARA+FAZER+A+LEI+SECA+FUNZIONAR)>. Acesso em: 15/11/2011.

REVISTA “O CARRETEIRO” (2009) edição nº. 422- *Segurança- Combate ao Álcool à Distância* de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://www.revistaocarreteiro.com.br/modules/revista.php?Recid=795&edit=70>>. Acesso em: 16/06/2012.

REVISTA VEJA, (2008) “*O Perigo São os Beberrões*” reportagem de Vanessa Vieira edição nº. 2045- 30/01/2008. Disponível em: <[http:// veja. abril. com. br/ 300108/p_078.shtml](http://veja.abril.com.br/300108/p_078.shtml)>. Acesso em: 06/10/2011 e 20/08/2011.

ROMANHA R. M. M. (2009). *Consequência Penal Sobre a Obrigatoriedade de se Submeter ao Teste do Etilômetro [Bafômetro] ou Exame Etílico/Toxicológico Face à LEI 11.705/08-* TCC Monografia Faculdade Brasileira UNIVIX – ES Disponível em: <<http://www.direitointegral.com/2011/08/teste-bafometro-lei-11705-penal.html> acessado em outubro/2011>. Acesso em: 22/08/2011.

SALÉM, DOUGLAS (2009)- Monografia – “*O Tratamento do Binômio Álcool/Direção a Partir da Lei nº. 11.705/2008 (Lei Seca): As Mudanças e as Consequências Jurídicas nas Esferas Administrativa e Penal*”- UFSC- Universidade Federal de Santa Catarina Fevereiro de 2009 -133 p. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/33865-44419-1-PB.pdf>> Acesso em: 10/09/2011.

SAMPAIO, A. L. M. (2002) “*O bafômetro na Lei nº. 9.503/97. Código de trânsito brasileiro – CTB*”. Jus Navigandi, Teresina, ano 7, n. 60, 01/ 11/ 2002. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/3555>>. Acesso em: 22 ago. 2011.

SILVA, (2011)- Desembargador Marco Antônio Marques da Silva TJ/SP, entrevista ao Jornal Nacional Rede Globo, sobre a *violência no trânsito causada por álcool e direção* em 18/10/2011 às 20h56- Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2011/10/especialistas-defendem-punicao-mais-rigida-motoristas-embriagados.html>> acesso em dezembro de 2012. .

SILVA, MENEZES (2005)- “*Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação*” 4. ed. rev. atual. – Florianópolis: UFSC, 2005 138 p., disponível em: <http://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia_de_pesquisa_e_elaboracao_de_teses_e_dissertacoes_4ed.pdf> acesso em 16/10/2011.

SLAVIN J.M. (1967)- apud GONÇALVES, J.E.L., e GUIMARÃES, L.C., (1980) – NT-061-15/08/80- Tradução de *Traffic Quartely* – “O Papel da Fiscalização de Trânsito na Prevenção de Acidentes” 8 p.. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/20346/nt061.pdf>>. Acesso em: 15/11/2011.

STF- Supremo Tribunal Federal- (2011) *Ação Direta de Inconstitucionalidade- ADIN nº 4103 da Lei 11.705/2008- “Lei Seca”* disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verTexto.asp?servico=processoAudienciaPublicaAdin4103&pagina=principal> acesso em 24/07/2012.

VIAS SEGURAS (2011) – *Estatísticas de Acidentes e Trânsito*- 13/08/2011. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/mapa_da_violencia_2011_acidentes_de_transito. Acesso em 30/12/2011.

WIKIPEDIA TRÂNSITO (2011)- *Trânsito em 21/02/2012 - Pesquisas sobre códigos de trânsito de outros países*. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A2nsito>. Acesso em: 04/03/2011.

ANEXO- 1

O anexo 1 é uma reprodução (cópia) na íntegra do formulário/questionário da Pesquisa/ensaio exploratória submetido aos Membros do Judiciário e do Poder Legislativo do Município de Juiz de Fora- MG (incluindo Juízes, Promotores Públicos, Defensores Públicos (advogados) e Vereadores).

No texto, para facilitar a análise dos entrevistados, foram inseridos textos de leis referentes ao assunto, onde poderão ser observados trechos repetidos e tachados, significando que tais textos tachados ou foram substituídos por outros que se encontram imediatamente transcritos, ou foram revogados.

**INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS GRADUAÇÃO
E PESQUISA DE ENGENHARIA
COPPE – UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

PROGRAMA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES



COPPE
UFRJ

PROJETO DE DISSERTAÇÃO

**CONTRIBUIÇÃO DA LEGISLAÇÃO NA REDUÇÃO DAS INFRAÇÕES DE
TRÂNSITO POR ALCOOLEMIA**

MESTRANDO: JOSÉ LUIZ BRITTO BASTOS- Setembro /2011

ORIENTADOR: Walter Porto Junior, Dr.-Ing

Este ensaio exploratório é dirigido aos Juízes (Estaduais e Federais), aos membros do Ministério Público (Estaduais e Federais) e aos Defensores Públicos (Estaduais e Federais) e tem por finalidade integrar dissertação de mestrado, no que concerne à constitucionalidade da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como “Lei Seca”, cujo objetivo foi o de modificar dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, no que se refere à proibição do uso de bebidas alcoólicas aos condutores de veículos automotores, especialmente, quanto ao teste da alcoolemia realizado através de

aparelhos denominados etilômetros, popularmente conhecidos como “bafômetros”.

Diz o Código de Trânsito Brasileiro (texto atualizado):

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. (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, nas blitz fiscalizadoras da “Lei Seca”, 20% dos condutores se recusam a serem submetidos ao teste de alcoolemia por instrumento próprio de aferição denominado etilômetro, sob a alegação de que tal medida significa fazer prova contra si, alegando o seguinte:

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:

[...]

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

LXIII – o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada assistência da família e de advogado; ^[10] (sem grifo no original)

Encontra tal direito ainda amparo também na Convenção de Direitos Humanos de 1969, conhecida como Pacto de San José da Costa Rica, que em seu artigo 8º, declara que toda pessoa tem "direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada".

Essas alegações se fundamentam no seguinte:

A expressão latina nemo tenetur se detegere significa, literalmente, que ninguém é obrigado a se descobrir(QUEIJO, 2003, p.4), ou seja, qualquer pessoa acusada da prática de um ilícito penal não tem o dever de se auto-incriminar, de produzir prova em seu desfavor, tendo como sua “manifestação mais tradicional”(QUEIJO, 2003, .1) o direito ao silêncio.

Com fundamentos nos dispositivos legais acima mencionados formaram-se duas correntes antagônicas sobre o assunto:

- a) A que defende a **constitucionalidade** da obrigatoriedade dos EXAMES de alcoolemia nas fiscalizações de trânsito;
- b) Outra que alega a **inconstitucionalidade** desse procedimento, alicerçando suas argumentações no inciso LXIII do artigo 5º da Constituição Federal Brasileira de 1.988

Ocorre, que a Constituição Federal Brasileira de 1988, no inciso II do artigo 5º diz que: **“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”**.

Como alegação para não cumprir o que determina a lei e **não** se submeter ao teste da alcoolemia através do “bafômetro”, os motoristas fiscalizados alegam em seu favor direitos constitucionais que por sua vez se respaldam, **principalmente**, no § 3º do artigo 5º da Constituição Federal Brasileira cujo texto transcrevemos abaixo:

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004) (Atos aprovados na forma deste parágrafo).

O texto deste § 3º nos remete ao artigo 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos Pacto de San José da Costa Rica que na letra “g” diz o seguinte:

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

g) direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada; e [...]

Ou seja, uma convenção internacional interferindo na aplicação de uma norma interna contida no Código de Trânsito Brasileiro **((Lei 9.503 de 23/09/1997))**.

Baseado nesses fatos **PERGUNTA-SE:**

1- O TESTE DE ALCOOLEMIA APLICADO AOS MOTORISTAS ATRAVÉS DE ETILÔMETRO, NA OPINIÃO DE V.Sª. DEVE SER UM PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO?

SIM **NÃO**

2- NA SUA OPINIÃO HÁ INCONSTITUCIONALIDADE NA LEI SECA Nº 11.705/08, QUE DETERMINA A REALIZAÇÃO DO TESTE DE ALCOOLEMIA AOS MOTORISTAS QUE ESTEJAM CONDUZINDO VEÍCULOS AUTOMOTORES NAS VIAS PÚBLICAS?

SIM **NÃO**

3- A CNH- CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO, PRESSUPÕE QUE O MOTORISTA DEVA RESPEITAR AS REGRAS ESTABELECIDAS NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

NESSE SENTIDO, ENTENDIMENTO DE V.S^a. A OBRIGATORIEDADE DE SER SUBMETIDO AO TESTE DE ALCOOLEMIA POR ETILÔMETRO É INESCUSÁVEL? FAZER O TESTE SIGNIFICA PRODUIR PROVA CONTRA SI?

SIM **NÃO**

4- SER PORTADOR DE UMA CNH- CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO, NA SUA OPINIÃO, É UM PRIVILÉGIO OU UM DIREITO CONCEDIDO PELO ESTADO AO CIDADÃO?

PRIVILÉGIO **DIREITO**

5- O INCISO II DO ARTIGO 5º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, DIZ QUE “NINGUÉM SERÁ OBRIGADO A FAZER OU DEIXAR DE FAZER ALGUMA COISA SENÃO EM VIRTUDE DE LEI”. DIANTE DESSA CONDIÇÃO EXPRESSA PELA CARTA MAGNA, PODE UMA CONVENÇÃO OU TRATADO ESTRANGEIRO, DO QUAL O BRASIL SEJA SIGNATÁRIO, SOBREPUJAR A NORMA CONSTITUCIONAL DO PAÍS?

SIM **NÃO**

LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA

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

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

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

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

~~Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.~~

Art. 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) Regulamento

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos. (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

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

~~Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.~~

Art. 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. (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.(Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.275, de 2006)

~~§ 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. (Incluído pela Lei nº 11.275, de 2006)~~

§ 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. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

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

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

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

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

Seção II
Dos Crimes em Espécie

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: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008) Regulamento

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

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei: **11.705 DE 19/06/2008**

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.

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

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 no caput 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;

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.

CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE DIREITOS HUMANOS Pacto de San José

Adotada e aberta à assinatura na Conferência Especializada Interamericana sobre Direitos Humanos, em San José de Costa Rica, em 22 de novembro de 1969.

PREÂMBULO

Os Estados Americanos signatários da presente Convenção, reafirmando seu propósito de consolidar neste Continente, dentro do quadro das instituições democráticas, um regime de liberdade pessoal e de justiça social, fundado no respeito dos direitos essenciais do homem;

Reconhecendo que os direitos essenciais do homem não derivam do fato de ser ele nacional de determinado Estado, mas sim do fato de ter como fundamento os atributos

da pessoa humana, razão por que justificam uma proteção internacional, de natureza convencional, coadjuvante ou complementar da que oferece o direito interno dos Estados americanos;

Considerando que esses princípios foram consagrados na Carta da Organização dos Estados Americanos, na Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem e na Declaração Universal dos Direitos do Homem, e que foram reafirmados e desenvolvidos em outros instrumentos internacionais, tanto em âmbito mundial como regional;

Reiterando que, de acordo com a Declaração Universal dos Direitos do Homem, só pode ser realizado o ideal do ser humano livre, isento do temor e da miséria, se forem criadas condições que permitam a cada pessoa gozar dos seus direitos econômicos, sociais e culturais, bem como dos seus direitos civis e políticos; e

Considerando que a Terceira Conferência Interamericana Extraordinária (Buenos Aires, 1967) aprovou a incorporação à própria Carta da Organização de normas mais amplas sobre direitos econômicos, sociais e educacionais e resolveu que uma convenção interamericana sobre direitos humanos determinasse a estrutura, competência e processo dos órgãos encarregados dessa matéria;

Convieram no seguinte:

Artigo 8º - Garantias judiciais

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

g) direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada; e [...]

ANEXO II

Dalmo Dallari é reconhecido no Brasil como autoridade em Direito Constitucional, através deste artigo expressa a sua opinião sobre a Legalidade do Bafômetro.

Legalidade do Bafômetro.

Disponível em: http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=2134&Itemid=2. Acessado em: 01/11/2011.

Aumentaram muito nos últimos tempos, em diferentes partes do Brasil, os casos de pessoas que, dirigindo automóvel alcoolizadas, provocaram acidentes graves, inclusive com vítimas fatais. É mais do que evidente a necessidade de coibir rigorosamente esse abuso, mediante controle das condições pessoais dos condutores de veículos e posterior punição rigorosa dos alcoolizados responsáveis pelos acidentes que tiverem provocado. Um meio eficaz para a verificação do estado dos condutores, relativamente ao índice de alcoolização, é o uso do bafômetro, instrumento técnico, seguro e não violento para aferição objetiva e imparcial do estado de quem conduz veículo numa via pública. Entretanto, a ação regular dos controladores, que agem dentro da lei e cumprem uma função social relevante, vem sendo obstada sob a alegação de que exigir que um condutor de veículo faça o teste do bafômetro é uma ofensa aos direitos de quem for submetido a esse controle contra a sua vontade. A exigência do teste do bafômetro seria ilegal, fosse qual fosse o estado do condutor do veículo.

Em termos jurídicos, essa alegação de que a exigência do teste do bafômetro configura uma ilegalidade não tem qualquer consistência e se fundamenta no desvirtuamento malicioso de uma garantia constante de documentos internacionais e também da Constituição brasileira. Com efeito, a essência dessa afirmação de ilegalidade é a invocação do preceito segundo o qual ninguém pode ser obrigado a produzir prova contra si mesmo. Vejamos, entretanto, o que está formalizado como garantia desse direito. Na origem está o artigo

8º, inciso 2, letra “g”, da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, de 1969, que estabelece as garantias mínimas dos acusados da prática de um delito, entre as quais está “o direito de não ser obrigado a depor contra si mesmo, nem a declarar-se culpado”. Nessa mesma linha, dispõe a Constituição brasileira, no artigo 5º, inciso LXIII, que “o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado”.

Esse direito ao silêncio, identificado como proibição de obrigar alguém a se autoincriminar, é a base da argumentação que pretende sustentar a ilegalidade da

exigência do teste do bafômetro. Fez-se a ampliação “do direito ao silêncio” para a “proibição de autoincriminação”. O que vem ocorrendo é a utilização maliciosa dessa identificação, que é encontrada em decisões judiciais, inclusive do Supremo Tribunal Federal. Assim é que na decisão do habeas-corpus nº 78814/9, o relator, ministro Celso de Mello, cujas razões foram acolhidas pelo Tribunal, baseou-se no direito ao silêncio, mas por suas palavras deu ensejo à pretensão de aumentar a extensão desse direito, pois afirmou que “o privilégio contra a autoincriminação traduz direito público subjetivo, de estatura constitucional”, acrescentando que tal direito é assegurado a qualquer indiciado ou imputado pelo artigo 5º, inciso LXIII, da nossa Carta Política. Na realidade, a Constituição só fala em direito ao silêncio. Ora, é precisamente a partir dessa expressão, o direito de não colaborar para a autoincriminação, é que se tem feito a extensão maliciosa para afirmação da ilegalidade da exigência de submissão ao bafômetro e, portanto, do direito à recusa de se submeter a esse tipo de controle.

Para que fique evidente o absurdo dessa extensão, basta lembrar que é comum, no controle da regularidade da condição de veículos, a exigência de exibição de documentos. Isso é feito não só para verificação da habilitação legal do condutor mas também, muitas vezes, para a aferição de dados relativos ao veículo, especialmente quando há denúncia ou suspeita de que possa tratar-se de objeto de furto ou roubo. Se for aceito o argumento do direito amplo e absoluto à recusa de autoincriminação, como vem sendo pretendido, deverá ser reconhecida também como um direito a recusa de exibir documentos, pois a certeza ou o risco de haver irregularidades poderá servir de base para a incriminação de quem mostra o documento. Assim, pois, é juridicamente absurdo afirmar que a exigência de submissão ao teste do bafômetro, por um agente público legalmente autorizado e de maneira respeitosa, ofende um direito fundamental da pessoa. Se for admitido esse exagero, deverá, igualmente, ser considerada ilegal qualquer forma de controle ou fiscalização que implique a exigência da exibição de documentos. O absurdo é mais do que evidente, não havendo qualquer fundamento jurídico para essa vedação, que é contrária ao interesse público.

ANEXO III

COMENTÁRIOS DO JUIZ DE DIREITO DA COMARCA DE JUIZ DE FORA, ISRAEL CARONE RACHID sobre a constitucionalidade dos procedimentos da fiscalização da alcoolemia contidos na lei 11.705/2008, a denominada “Lei Seca”, **RACHID** (2012). Esses comentários foram elaborados para alicerçar as respostas respondidas pelo Juiz Rachid às questões contidas no formulário no formulário Pesquisa/ensaio exploratória sobre a constitucionalidade da Lei Seca.

“Nos termos do art. 5º, LXIII, da Constituição Federal, o preso tem o direito de permanecer calado. Permanecer calado significa não confessar, não se incriminar. Se confessar, a pessoa estará produzindo prova contra ela mesma. O 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, não pode ser considerado preso em todos os casos (em alguns, sim). Mas, se ele se recusar à submissão ao teste de alcoolemia, sob o argumento de que ele “não é obrigado a produzir prova contra ele mesmo”, terá uma proteção absurda e poderá não ser penalizado, o que, aliás, é o que comumente ocorre no Brasil. O teste de alcoolemia é determinado em lei. Neste caso, há uma providência a ser cumprida, independentemente da vontade do condutor de veículo automotor. Se ele continuar na direção do veículo, poderá causar lesões graves a outras pessoas, inclusive ceifando-lhes a vida. E a vida é um bem protegido constitucionalmente. Também no Processo Civil procura-se aplicar a assertiva de que “ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo”. Exemplo corriqueiro acontece nas ações de investigação de paternidade. Ora, uma pessoa produz prova contra si mesma, precipuamente, quando confessa algo. O Código de Processo Civil, em seus artigos 339 e 340, não pode ser relegado a um segundo plano. Compete à parte “submeter-se à inspeção judicial, que for julgada necessária” e “praticar o ato que lhe for determinado”. Se a parte não cumprir o que lhe for determinado, ficará sujeita a uma sanção civil. No caso da ação de investigação de paternidade, a presunção da paternidade, nos termos do art. 232 do Código Civil e da Súmula nº 301 do Superior Tribunal de Justiça. Os nossos constitucionalistas não se cansam de citar os autores alemães. No entanto, na Alemanha, se uma pessoa se negar à submissão ao exame de DNA, ela será conduzida coercitivamente para a respectiva realização. Lá, o mesmo ocorre quando há a prática de um crime. É direito da pessoa manter-se em silêncio. O mesmo não pode se dar quando uma providência

é determinada em decorrência de norma legal. O Pacto de San José da Costa Rica, no âmbito penal, também traz o direito ao silêncio, o direito de não se incriminar, o que encontra guarida em nossa Constituição. Por tal motivo, considero que a resposta à quarta pergunta ficou prejudicada. Repetindo, ficar em silêncio é uma coisa. Não se submeter a uma providência determinada em lei é outra” (RACHID, 2012).