

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
CENTRO DE ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E SEGURANÇA PÚBLICA  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E  
SEGURANÇA PÚBLICA**

**CARLA CRISTINA OLIVEIRA SANTOS VIDAL**

**O DIA QUE NÃO TERMINOU: A MISTURA QUE INTERROMPE SONHOS**

**Belo Horizonte  
2016**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
CENTRO DE ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E SEGURANÇA PÚBLICA  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E  
SEGURANÇA PÚBLICA**

**CARLA CRISTINA OLIVEIRA SANTOS VIDAL**

**O DIA QUE NÃO TERMINOU: A MISTURA QUE INTERROMPE SONHOS**

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção de título de Especialista em Segurança Pública do Centro de Estudos em Criminologia e Segurança Pública da Universidade Federal de Minas Gerais.

Orientadora: Profa. Corinne Davis Rodrigues

## **ATA DE DEFESA**

CARLA CRISTINA OLIVEIRA SANTOS VIDAL

### **O DIA QUE NÃO TERMINOU: A MISTURA QUE INTERROMPE SONHOS**

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção de título de Especialista em Segurança Pública do Centro de Estudos em Criminologia e Segurança Pública da Universidade Federal de Minas Gerais.

Data: 16 de dezembro de 2016, às 9:30 horas.

#### **BANCA EXAMINADORA**

---

Orientadora: Profa. Corinne Davis Rodrigues - UFMG

---

Prof. Frederico Couto Marinho - UFMG

## SUMÁRIO

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. INTRODUÇÃO .....                                                               | 5  |
| 2. A SEGURANÇA NAS RELAÇÕES DE TRÂNSITO .....                                     | 8  |
| 2.1 Aspectos principiológicos e fundamentais para uma segurança no trânsito ..... | 8  |
| 2.2 Trânsito e convivência: a hierarquia do espaço público....                    | 13 |
| 2.3 O custo social e econômico do trânsito.....                                   | 15 |
| 3. A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRÂNSITO .....                                      | 20 |
| 3.1 Aspectos introdutórios do Código de Trânsito Brasileiro.....                  | 20 |
| 3.2 A sistemática dos crimes de trânsito e o bem jurídico tutelado .....          | 21 |
| 3.3 A embriaguez ao volante no direito brasileiro .....                           | 25 |
| 3.3.1 A embriaguez como fator de risco dos eventos fatais .....                   | 31 |
| 4. METODOLOGIA .....                                                              | 34 |
| 5. ANÁLISE ESTATÍSTICA .....                                                      | 36 |
| 6. CONCLUSÃO .....                                                                | 50 |
| 7. REFERÊNCIAS .....                                                              | 53 |

## 1. INTRODUÇÃO

Após o término da segunda guerra mundial observou-se o surgimento de um estado social. A moderna realidade social, determinada pela técnica, a economia de mercado e em consequência, a massificação, impuseram ao Estado o dever de planificar e dirigir, de reprimir e fomentar, de unir em ordens duradouras os elementos poderosos e débeis, de criar e de manter possibilidades mínimas de existência para milhões de seres, de repartir, controlar ou exercer funções sociais básicas.

Nos dizeres do jurista Damásio, “Atuando como uma força conformadora, estabilizadora, no meio de um mundo de crescente vulnerabilidade”, passando então de um Estado liberal para um Estado social, intervencionista e preocupado com as relações sociais e as atividades que geram risco para a coletividade. (Damásio E. de Jesus, Crimes de trânsito – Anotações à parte criminal do Código de Trânsito, Editora Saraiva, 2008, p. 11).

A nova dinâmica social modificou o foco de atuação do Direito Penal, antes dedicado a proteger bens jurídicos tangíveis (vida, a incolumidade física, a liberdade da pessoa, o patrimônio), e agora preocupado com a proteção de direitos sociais e coletivos, abarcando, por exemplo, a segurança no trânsito.

O tráfego de veículos, conduta que envolve condutores, passageiros e pedestres, possui na sua essência um risco tolerável, lícito, suportado pela sociedade, desde que observadas as normas que regulamentam o trânsito. Assim, não há infração administrativa ou crime quando o motorista dirige conforme o direito, ainda que sua conduta apresente o risco normal no uso do veículo automotor.

Para disciplinar o trânsito e diminuir os seus riscos naturais, o Estado criou uma série de normas sobre este tema, exercendo também as atividades de fiscalização. As normas que regem o trânsito são, em si, insuficientes, sendo imprescindível a uma atuação cautelosa dos motoristas.

A segurança dos cidadãos é tutelada pela nossa Constituição Federal (art. 5º, caput), incluindo a tutela da incolumidade pública no trânsito, com previsão expressa da atuação das forças policiais na manutenção da segurança viária, nos termos do artigo 144, da Constituição da República Federativa do Brasil.

A importância do tema para a vida social vez surgir um novo direito fundamental: a garantia a um trânsito seguro. “Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou

planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas” (RIZZARDO, 2013, P. 33).

Neste contexto, o Código de Trânsito brasileiro veio traduzir o interesse estatal, buscando a operacionalização das regras necessária para a segurança, organização e planejamento do trânsito, prevendo a observância de direitos e deveres pelos cidadãos nas relações de tráfego de veículos, garantindo-lhes a segurança e, com isso, estabelecendo um vínculo entre trânsito e cidadania.

No município de Belo Horizonte, o trânsito e suas relações apresentam uma série de adversidades. São problemas que vão desde o processo de formação do condutor e obtenção da habilitação, até as consequências dos acidentes provocados pelos mais diversos fatores.

Mesmo após a implantação da Lei 12.760/12 apelidada de Lei Seca, que tem como objetivo estabelecer alcoolemia 0 (zero) e punições mais severas ao condutor que dirigir sob a influência do álcool, ainda é alto o número de acidentes em decorrência do uso de bebida alcoólica. Segundo o DETRAN MG, no ano de 2013, 540 condutores tiveram a Carteira Nacional de Habilitação - CNH apreendida por embriaguez, ou seja, apresentaram alcoolemia positiva ao conduzir veículos automotores. Este número representa 29% do total de apreensões realizadas no ano supracitado.

Segundo estatística da BHTRANS, Belo Horizonte registra, hoje, um número aproximado de 1.900 ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas por mês e 13 óbitos/mês. A faixa etária mais atingida por mortes no trânsito são os jovens entre 18 a 29 anos, e a maioria dos acidentes acontece nas madrugadas de sexta para sábado e de sábado para domingo.

Sob esta ótica, podemos ainda observar, graves impactos sociais decorrentes da não observância das normas de trânsito. A sociedade geral sofre com as sequelas provocadas pelos acidentes automobilísticos, uma vez que os efeitos refletem em diversos aspectos da vida do indivíduo vitimado, afetando-o nas esferas, econômica, social e psicológica.

Os problemas acima apresentados, perceptivelmente comuns em Minas Gerais, fazem parte hoje, da realidade nacional. O desenvolvimento do tema trânsito, uma das atividades humanas mais desempenhadas diariamente nos grandes centros urbanos, demanda um debate mais profundo, sobretudo na ótica dos acidentes de trânsito que estão entre as maiores causas de óbito no mundo, junto aos homicídios, as doenças do coração e os cânceres, segundo informação do ministério da saúde, exposta no [portalsaude.saude.gov.br](http://portalsaude.saude.gov.br).

Diante desta realidade e visando um trânsito em condições seguras, a Organização das Nações Unidas proclamou a década 2010/2020, como a década mundial de ações para segurança viária, e para isso foram escolhidos 10 (dez) países e 5 (cinco) cidades nos respectivos países com o maior índice de mortes no trânsito. O Brasil e a cidade de Belo Horizonte foram contemplados, recebendo recursos para investimentos em melhorias no trânsito, por meio de parceria firmada junto ao poder público municipal.

A proclamação pela ONU não foi realizada ao acaso, e sim fundada em informações técnicas, fornecidas pela Organização Mundial de Saúde – OMS, que identificou uma grave crise mundial de segurança viária, destacando os seguintes fatores de risco: velocidade inadequada e excessiva, embriaguez ao volante, ausência do cinto de segurança, não utilização de sistema de retenção para crianças e falta de capacete de segurança.

A embriaguez ao volante, um dos fatores de risco gerador de acidente, sempre teve um tratamento rigoroso. Previsto no art. 306, CTB, o crime de embriaguez tem provocado relevantes discussões, sobretudo no que tange à modificação legislativa, trazida pela lei 12760/2012, uma tentativa do legislador de aplacar os alarmantes índices de acidentes de trânsito relacionados à ingestão de álcool.

Desde a edição do Código de Trânsito Brasileiro é a terceira modificação do tipo penal, o que demonstra a preocupação do legislador em recrudescer a resposta penal à conduta de dirigir veículo automotor após a ingestão de bebida alcoólica.

Considerando o exposto, podemos perceber a relevância em se estudar a combinação álcool e direção e verificar o seu impacto na causa dos acidentes de trânsito com vítima, objetivando a implementação pelo Estado de Minas Gerais de políticas públicas efetivas para combater o crime e/ou infração de embriaguez, bem como conscientizar a sociedade sobre a responsabilidade da manutenção de um trânsito sem violência.

O presente trabalho objetiva examinar a efetividade da Lei 12760/2012 no combate ao crime de embriaguez e respectivo impacto no número dos acidentes de trânsito com vítima. Para isso abordaremos a relação entre álcool, direção e acidente de trânsito.

## **2. A SEGURANÇA NAS RELAÇÕES DE TRÂNSITO**

Para iniciarmos a análise proposta no presente trabalho é de suma importância a avaliação dos fundamentos e aspectos que circundam a questão do trânsito na vida em sociedade, para em seguida fazermos um exame aprofundado da legislação aplicável e da sua efetividade na proposta de tornar as relações de trânsito mais seguras.

### **2.1 Aspectos principiológicos e fundamentais para uma segurança no trânsito**

No Brasil, segundo informação do ministério da saúde, exposta no [portalsaude.saude.gov.br](http://portalsaude.saude.gov.br), cerca de 40 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito, no entanto este é um assunto pouco debatido e que por sua relevância pede uma maior atenção.

A morte prematura ou as deformidades dos jovens vítimas de acidente causam grande impacto, gerando custos econômico e social no país, impostos para toda a sociedade, dentre os quais podemos destacar: a perda da produtividade, custos médicos, danos a propriedade pública e privada, danos psicológicos, etc.

Difícil apontar uma causa que mate tão rapidamente quanto os eventos de trânsito, basta um simples momento de distração ou uma conduta imprudente, e uma pessoa, até então sadia e apta ao exercício de suas atividades diárias, passará a integrar a longa lista dos mortos no trânsito.

A colisão é um evento que, geralmente, pode ser evitado, desta forma, necessária se faz afastar a noção de mera fatalidade sobre os “acidentes de trânsito”, que sempre estiveram associados a uma imagem de azar, imprevisão, implícitas na sua própria definição, para então se atribuir à conduta humana, que gerou o evento juridicamente relevante, o devido grau de responsabilidade. Corroborando esse entendimento o código de trânsito prevê, no artigo 302, o crime de homicídio culposo no trânsito:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:  
Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

As finalidades a serem alcançadas com a publicação do Código Nacional de Trânsito estão contidas na Mensagem n. 205, de 24 de abril de 1993, que abrange a Exposição de



Motivos ao Projeto de Lei que foi convertido na lei n. 9.503/97 (atual Código de Trânsito Brasileiro):

Buscou-se atualizar as regras de circulação e introduziram-se normas relativas ao comportamento de pedestres e condutores, visando uma política de humanização do trânsito, conferindo a cada cidadão o direito de ter condições seguras de transitar”.

“[...] estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras”.

“[...] tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País” (Mensagem n. 205, de 24 de abril de 1993, Exposição de Motivos ao Projeto de Lei que foi convertido na lei n. 9.503/97, p. 497-502)

Nesse contexto a expressão “acidente de trânsito” no seu sentido literal não condiz com a realidade brasileira, tendo em vista que “o significado etimológico da palavra acidente relaciona-se com a idéia de um acontecimento anormal, de imprevisto e de fatalidade. Este significado vem do senso comum desde os primórdios da humanidade e refere-se aos eventos de natureza geral que se caracterizam pela impossibilidade de controle dos fatores causadores dos acidentes”. - <http://www.dicionarioinformal.com.br/acidente/>.

O professor Cássio Mattos Honorato, promotor de justiça do Estado do Paraná, especialista em trânsito propõe a nomenclatura “evento de trânsito”, que no contexto brasileiro é mais coerente e adequado.

A falsa percepção dos brasileiros de que o acidente de trânsito é algo não intencional, inesperado e indesejável, pode ser fruto da falta de conhecimento da legislação que trata sobre o tema.

(...) o trânsito deve ser visto como um sistema, ou seja como um conjunto constituído de muitos atores, objetos e cenários interligados e em interação, como um espaço público, no qual podemos encontrar importantes elementos que definem muito sobre que é essa “sociedade brasileira” (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLF, 2014)

Muitos operadores do direito desconhecem as normas e os princípios que regem o trânsito que é uma das atividades humana mais desempenhada diariamente nos grandes centros urbanos. Parte da população habilitada, certamente, teve o seu primeiro contato com a legislação de trânsito nos centros de formação de condutores, demonstrando como o assunto trânsito não é prioridade no nosso cotidiano.

A proposta do legislador do CTB é muito clara: impor um volume maior de medidas (preventivas e punitivas) aos violadores das normas de trânsito, visando aumentar a segurança

e a tranquilidade dos usuários das vias terrestres, buscando a prevenção e evitando o cometimento de novas infrações.

Não é por outro motivo que o denominado “trânsito em condições seguras” passou a ser afirmado como princípio geral do Direito de Trânsito, no Brasil e existem várias normas que buscam a conscientização e capacitação dos usuários, em um viés manifestamente educativo.

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo art. 74 do código de trânsito brasileiro que é complementado pelo art. 76 que impõe:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

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

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

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

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

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Porém, a educação no trânsito não é fomentada nem mesmo promovida da maneira devida, descumprindo a imposição legal. O desconhecimento de conceitos básicos relacionados ao fenômeno trânsito, omitidos durante os ensinamentos fundamental e médio, causa erro de interpretação e gera graves prejuízos à segurança viária.

Aliado ao desconhecimento de conceitos básicos relacionados ao fenômeno “trânsito” não podemos desconsiderar o fato de que a violência atual, cada dia mais crescente e corriqueira no dia a dia do brasileiro, coloca as pessoas em uma posição de passividade com um discurso de que nada podem fazer. Muitas vezes, não se incomodam, nem mesmo se sensibilizam com a violência causada no trânsito.

Analisando o trânsito seguro como direito fundamental de segunda dimensão, (HONORATO, 2011) defende que “o fator humano é o principal responsável pela maioria dos acidentes, porque o trânsito seguro ainda não foi incorporado à cultura e ao modo de agir dos brasileiros”.

O trânsito seguro constitui um direito fundamental de segunda geração, ou seja, uma garantia essencial à proteção da vida e da incolumidade física de todos os usuários das vias

terrestres, prevista em nível constitucional (art. 5º, XV, c/c art. 6º e art. 144, “caput”, todos da CF/88); a ser promovida pelo Estado, declarando não apenas a liberdade de circulação (como espécie de direito individual), mas também o trânsito seguro como um conjunto de deveres coletivos (a todos imposto, sob o manto da igualdade de todos perante a lei e com arrimo nas “justas exigências do bem comum, em uma sociedade democrática”), para assegurar a segurança viária e proteger os usuários das vias terrestres.

Gilmar Ferreira Mendes trata dos direitos fundamentais de segunda dimensão como direitos a prestações materiais:

Os chamados direitos a prestações materiais recebem o rótulo de direitos a prestação em sentido estrito. Resultam da concepção social do Estado. São tidos como os direitos sociais por excelência. Estão concebidos com o propósito de atenuar desigualdades de fato na sociedade, visando ensejar que a libertação das necessidades aproveite ao gozo da liberdade efetiva por um maior número de indivíduos. O seu objeto consiste numa utilidade concreta (bem ou serviço).

Podem ser extraídos exemplos de direitos a prestação material dos direitos sociais enumerados no art. 6º da Constituição — o direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade, à infância e o direito dos desamparados à assistência. (MENDES, 2009. p. 293)

A exposição de motivos do Código de Trânsito Brasileiro, objetivando garantir um trânsito em condições seguras foi clara em especificar sua finalidade:

[...]. O comportamento dos motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito, tanto nas cidades como nas estradas. Os instrumentos legais institucionais do poder público têm-se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente à urgência e complexidade da matéria. [...]. Buscou-se atualizar as regras de circulação e introduziram-se normas relativas ao comportamento dos pedestres e condutores, visando uma política de humanização do trânsito, conferindo a cada cidadão o direito de ter condições seguras de transitar. Com esse mesmo objetivo, cuidou-se com mais rigor da segurança dos veículos, [...]. Promoveu-se ampla revisão da sistemática de tipificação das infrações de trânsito, estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras. Fixou-se, assim, elevado valor para as multas, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou combater a violência no trânsito. [...]. Cumpre-se, por derradeiro, registrar as sucessivas cobranças por parte da opinião pública [...], no sentido de se tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País. (HONORATO, 2000. p. 497-502)

O trânsito seguro deve ser incorporado à cultura e ao modo de agir dos brasileiros, para ser efetivamente a manifestação da cidadania, para isso necessário mudar a percepção de que a liberdade de circulação constitui um direito absoluto.

Imprescindível a promoção de ações visando a melhoria da formação pessoal e profissional das futuras gerações de Operadores do Direito, bem como o aperfeiçoamento profissional daqueles que hoje exercem funções essenciais para a realização do Trânsito Seguro, sob pena de continuarmos tratando as mais de 35.000 mortes anuais no trânsito brasileiro como “bagatela” (ou meros “acidentes de trânsito”).

O DETRAN/MG contribuindo com o desafio a ser enfrentado e superado durante a década mundial de ações para a segurança viária, reconhecendo o trânsito seguro como direito social vem realizando inúmeras ações no âmbito da coordenação de educação de trânsito, em parceria com diversos órgãos que compõe o sistema nacional de trânsito.

Além das ações educativas, o DETRAN/MG implementou em janeiro de 2015 o núcleo de Mediação Restaurativa no trânsito, um projeto ambicioso, inovador, composto por uma equipe de profissionais capacitados visando além da redução dos acidentes de trânsito, a reparação dos danos e promoção de atendimento psicossocial às vítimas e/ou familiares.

Com o objetivo de amenizar os impactos sociais, legais e econômicos gerados pelas ocorrências de trânsito o núcleo realiza ainda mediação comunitária como uma forma de mobilizar e conscientizar grupos de motoristas para um trânsito mais seguro, por meio de seminários.

Atualmente, o núcleo tem oferecido atendimento psicossocial, realizado por psicólogos e sociólogos, para as vítimas, familiares de vítimas fatais, e demais envolvidos que necessitem de suporte profissional para superar as vivências traumáticas em acidentes de trânsito. Oferta-se, ainda, uma orientação qualificada aos envolvidos em ocorrências de trânsito, explicitando os direitos e caminhos legais que envolvem a resolução das pendências geradas pelas ocorrências de trânsito.

Através do serviço de Mediação de Conflitos o núcleo possibilita que os envolvidos em ocorrências de trânsito resolvam suas pendências de maneira autônoma e extrajudicial, sem que haja a necessidade de se recorrer aos tramites formais da justiça.

Abrangendo tanto a área civil, para a restauração de danos morais e materiais, quanto na esfera criminal, contemplando crimes de ação penal condicionada a representação, movidos por vítimas que sofreram lesões em acidentes de veículos, neste caso o reestabelecimento do diálogo, e retratações tem solucionado os conflitos e restaurado as relações sociais.

## 2.2 Trânsito e convivência: a hierarquia do espaço público

O trânsito representa um espaço de convivência com a participação de um imenso número de pessoas, de todas as classes sociais e econômicas, origens, formações culturais. É uma verdadeira torre de babel, principalmente em um país tão miscigenado como o Brasil e que vivencia uma estratificação social e econômica sem precedentes.

A professora Andreia dos Santos, na sua tese “Morreu na Contramão Atrapalhando o Tráfego: Estudo sobre a justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte / MG”, apresentada ao Curso de Doutorado em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais informa que:

(...) Parte do fenômeno dos acidentes de trânsito estão profundamente associados ao desenvolvimento social e industrial dos países. As discussões sobre o aumento da frota de veículos associado às mortes no trânsito indicam o grau de desenvolvimento do país, bem como a preocupação das autoridades na solução desse problema público. Além disso, os acidentes de trânsito representam uma fonte de preocupação para as autoridades de saúde no mundo inteiro e não seria diferente no Brasil. Ainda assim, os aspectos que envolvem seu desempenho sociológico ainda são pouco explorados, a não ser no aspecto do conflito social que os acidentes representam, pois muitas vezes carros, motocicletas e pedestres competem pelo espaço das ruas de maneira desigual (SANTOS, 2010, p. 18).

O comportamento no trânsito tem que ser norteado pelo princípio da confiança fundado na premissa de que todos devem esperar que as outras pessoas sejam responsáveis e atuem de acordo com as normas da sociedade, visando evitar danos a terceiros, independente da categoria de usuários (motorista, passageiro, pedestre).

O ilustre doutrinador Fernando Capez (2010, p.322), ao tratar sobre crimes de trânsito, traz a lume o princípio da confiança, segundo o qual:

[...] Funda-se na premissa de que todos devem esperar por parte das outras pessoas que estas sejam responsáveis e ajam de acordo com as normas da sociedade, visando a evitar dano a terceiros. Por essa razão, consiste na realização da conduta, na confiança de que o outro atuará de modo normal, já esperado, baseando-se na justa expectativa de que o comportamento das outras pessoas se dará de acordo com o que normalmente acontece. (CAPEZ, 2010, p. 322)

Nessa mesma linha, Cammi aponta que a solidariedade social seria promovida pelo fato de existir uma lei que regulamente e garanta, não só o respeito às normas de trânsito, como também as ações de todos os usuários:

O condutor é responsável pelo seu veículo e por tudo que possa resultar de sua conduta ao dirigir. Assim, deve o condutor dirigir atentamente, conscientizando-se de todas as precauções

possíveis a fim de evitar acidentes e não obstruir o trânsito. Exercer o domínio ou o controle sobre o veículo significa um ato de vontade ou a extensão do querer. Nesse sentido a previsão do artigo 28 de que o condutor deve sempre dirigir com atenção e ter o total domínio do seu veículo. (RIZZARDO, 2013, P. 110)

A falsa percepção do trânsito como o exercício de uma liberdade fundamental, por pessoas maiores e capazes que possuem o “direito de dirigir” e que poderiam “utilizar” (sem a necessária responsabilidade social e coletiva) o espaço público das vias terrestres, gerou um individualismo exagerado e falta de respeito às normas de circulação e de segurança no trânsito. É a ausência de uma visão igualitária do mundo, pois a liberdade de circulação não constitui um direito absoluto.

Para que a condução de veículo automotor aconteça dentro dos limites aceitáveis de segurança, o condutor precisa estar ciente da posição que ocupa em relação à via pública que esteja trafegando, sua responsabilidade em relação aos pedestres e demais usuários da via.

Sentimento de competição, a falta de respeito às instituições e autoridades, má avaliação de saúde mental do motorista, estresse e angústia são alguns fatores causadores da agressividade do motorista no trânsito e que impactam diretamente na segurança viária.

No Brasil, a hierarquia do espaço público é uma das causas da violência viária, assim como a cultura de inversão de valores. Vai desde a efetivação das políticas públicas, beneficiando os veículos em detrimento dos pedestres, até a atuação dos condutores nas vias, com ideias equivocadas de que carros maiores, com mais potência e altos valores podem se colocar em condição de superioridade aos demais, tudo isso vem demonstrando a nítida separação social das classes.

O problema fundamental é como ter uma conduta igualitária exigida no espaço do trânsito quando cada participante deste campo tem dentro de si uma visão do mundo hierarquizada, de modo que o mundo surge ordenado em gradações e escalas. Mas como ordená-lo deste modo se o espaço pelo qual se transita é estruturalmente igualitário? O sinal vermelho vale para todos, mas para quem tem um carro de luxo, ele pode ser dispensado em certas circunstâncias. Pela mesma lógica, o pedestre arvora-se no direito de atravessar fora da faixa ou fora de uma passarela situada a poucos metros, porque um motivo pessoal qualquer o conduz a desobedecer normas universais. Num sentido preciso, as ruas e estradas colocam a igualdade e os usuários continuam agindo hierarquicamente. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLF, 2014)

A imprudência e a incivilidade do trânsito no Brasil decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo. Em um espaço comum como as ruas, costumamos reproduzir nossos mais primitivos instintos psicológicos, a saber: o individualismo, a competitividade e a agressão.

Enquanto não compreendermos que a nossa vida é única em uma sociedade que dependemos uns dos outros, continuaremos a dirigir como se fossemos donos do espaço público sem entender que aquele que morreu atrapalhando o trânsito era mais uma vítima da nossa insensibilidade e ignorância.

### **2.3 O custo social e econômico do trânsito**

Os eventos de trânsito constituem na modernidade fator relevante na causa de mortalidade por causas externas, bem como para o grande número de sequelas graves sobretudo na faixa mais jovem da população. A maior parte das vítimas é do sexo masculino e com idade produtiva, causando danos sociais e econômicos, notadamente pela perda na população economicamente ativa.

O conceito de custo social e econômico do trânsito de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, no estudo “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas (2003)”, abarca uma série de consequências, diretas e indiretas, relacionadas ao sinistro ocorrido, vejamos:

- Perda de Produção: perdas econômicas sofridas pelas pessoas, pela interrupção temporária ou permanente de suas atividades produtivas, em decorrência de envolvimento em acidentes de trânsito;
- Custo dos Danos aos Veículos Custo de recuperação ou reposição dos veículos danificados em acidentes de trânsito;
- Custo médico-hospitalar;
- Custo de Processos Judiciais;
- Custo do funcionamento da estrutura judicial em função de acidentes de trânsito;
- Custo de Congestionamento;
- Custo Previdenciário;
- Custo que recai sobre a Previdência Social;
- Custo do Resgate de Vítimas;
- Custo do transporte das vítimas de acidentes de trânsito do local do acidente até o hospital ou pronto-socorro;

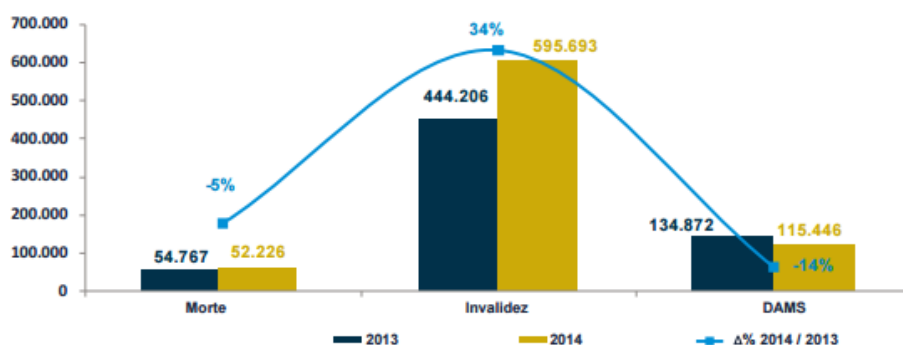
- Custo de Remoção de Veículos;
- Custo dos Danos ao Mobiliário Urbano e à Propriedade de Terceiros;
- Custos dos Danos à Sinalização de Trânsito;
- Custo do Atendimento Policial e dos Agentes de Trânsito;
- Impacto Familiar, custo que representa o impacto do acidente no círculo familiar da (s) vítimas(s). É representado, principalmente, pelo tempo gasto por familiares, para sua eventual produção cessante e por adaptações na estrutura familiar (moradia, transporte) por conta do acidente.

A morte prematura ou as deformidades permanentes dos jovens vítimas de acidente de trânsito causa grande impacto social e econômico no país. Assim, o que deve nortear as políticas públicas não é apenas o número de vítimas, mas também os custos sociais e econômicos dos eventos de trânsito que são suportados por toda a sociedade.

No ano de 2014, a Seguradora Líder, responsável pela administração do pagamento da indenização do seguro DPVAT no Anuário Estatístico registrou um crescimento de 20% em relação à quantidade de indenizações pagas do ano anterior. A quantidade de vítimas fatais registrou um decréscimo de 5% os reembolsos de despesas médicas/hospitalares um decréscimo de 14%, porém as indenizações para invalidez permanente tiveram um crescimento de 34%.

| Cobertura    | 2013           | 2014           | Δ% 2014 / 2013 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Morte        | 54.767         | 52.226         | -5%            |
| Invalidez    | 444.206        | 595.693        | 34%            |
| DAMS         | 134.872        | 115.446        | -14%           |
| <b>Total</b> | <b>633.845</b> | <b>763.365</b> | <b>20%</b>     |

Fonte: Seguradora Líder DPVAT



Fonte: Seguradora Líder DPVAT



De acordo com relatório de pesquisa do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicada) intitulado Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea, no ano de 2014, ocorreram cerca de 167.247 acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves, que geraram um custo para a sociedade na ordem de R\$ 12,8 bilhões, veja tabela:

| <b>Custo de acidentes nas rodovias federais (2014)</b> |                                                                                                    |                       |              |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|
| <b>Custos</b>                                          | <b>Descrição</b>                                                                                   | <b>Valor (R\$)</b>    | <b>(%)</b>   |
| Associados às pessoas                                  | Despesas hospitalares; atendimento; tratamento de lesões; remoção de vítimas; e perda de produção. | 7.950.904.442         | 62,0         |
| Associados aos veículos                                | Remoção de veículos; danos aos veículos; e perda de carga.                                         | 4.800.442.760         | 37,4         |
| Instit. e danos propriedades                           | Atendimento; e processos e danos à propriedade pública e privada.                                  | 69.995.293            | 0,5          |
| <b>Total</b>                                           |                                                                                                    | <b>12.821.342.495</b> | <b>100,0</b> |

Fonte: Ipea, Denatran e ANTP (2006), com atualização da base de acidentes da PRF (2014).

As diretrizes da Política Nacional de Trânsito, aprovadas pela Res. 166, de 15 de setembro de 2004, do Contran realçam a segurança no trânsito:

A segurança no trânsito é um problema atual, sério e mundial, mas absolutamente urgente no Brasil. A cada ano, mais de 33.000 (trinta e três mil) pessoas são mortas e cerca de 400.000 (quatrocentos mil) tornam-se feridas ou inválidas em ocorrências de trânsito. Nossos índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores às dos países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa. (...) A Política Nacional de Trânsito tem o cidadão brasileiro como seu maior beneficiário. Traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito em condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte e suas diferentes modalidades, à educação à saúde e ao meio ambiente” (RIZZARDO, 2013, p. 33).

O ilustre doutrinador Damásio Evangelista de Jesus, observa ainda que

O custo do delito é muito elevado. A cada ano registram-se no Brasil: 50.000 mortes em acidentes de trânsito; 11.000 mortes por atropelamento; 323.000 feridos, dos quais 193.000 com lesões corporais permanentes. Custo dos acidentes nas rodovias federais: 5 bilhões de reais. Em 2006, de acordo com dados do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – Brasil, elaborado pelo DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, no âmbito do Ministério das Cidades, houve aproximadamente 20.000 vítimas fatais no trânsito e 408.000 não-fatais. Sem falar no seguro do veículo e de pessoas, funcionalismo público, campanhas, custos operacionais etc. (JESUS, 1998, p. 11)

Um fenômeno tão complexo como é o evento de trânsito possui como causa uma série de fatores, dentre os quais merece destaque e atenção especial a embriaguez, notoriamente vetor

de incremento no número e na gravidade das colisões e atropelamentos ocorridos nas vias brasileiras.

A ausência de educação no trânsito e a não observância dos princípios da confiança e da solidariedade impactam diretamente nos eventos de trânsito com vítima fatal, ressaltando-se principalmente nos casos de embriaguez, pois é inegável que o uso de bebida alcoólica aliada à direção é uma das causas dos eventos de trânsito com vítimas fatais no Brasil e, segundo (DUALIB, 2010), trata-se da maior causa de mortalidade com possibilidade de prevenção.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, o Brasil conta com o quinto maior número de mortes ocasionadas por acidentes de trânsito. Estudos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego revelam que do total de acidentes de trânsito considerados, trinta por cento dos casos envolveram o uso de bebidas alcoólicas. Considerando os casos de acidente de trânsito que redundaram em resultado morte, os números são ainda mais alarmantes.

De acordo com o Relatório Global sobre Álcool e Saúde da Organização Mundial da Saúde (OMS), disponibilizado em <http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>, 15% das mortes decorrentes de acidentes de trânsito no mundo foram atribuídas ao álcool em 2012.

**Tabela 1. Estimativas de mortes relacionadas a acidentes de trânsito e porcentagem das frações atribuídas ao álcool em acidentes de trânsito (2012)\***

| Países                | Total de mortes resultantes de acidentes de trânsito** |          | Frações atribuídas ao álcool em acidentes de trânsito (%) |          |
|-----------------------|--------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------|----------|
|                       | Homens                                                 | Mulheres | Homens                                                    | Mulheres |
| <b>Brasil</b>         | 52,5                                                   | 11,3     | 18                                                        | 5,2      |
| <b>Argentina</b>      | 26,4                                                   | 7,6      | 12,5                                                      | 4,3      |
| <b>Canadá</b>         | 11                                                     | 4        | 13,8                                                      | 4,8      |
| <b>Estados Unidos</b> | 18,6                                                   | 7        | 12,4                                                      | 4,2      |
| <b>China</b>          | 30,5                                                   | 15,6     | 22,2                                                      | 4,4      |
| <b>Portugal</b>       | 17,2                                                   | 4,8      | 19,9                                                      | 7,3      |
| <b>Itália</b>         | 13                                                     | 2,8      | 3,9                                                       | 1,5      |
| <b>Espanha</b>        | 7,6                                                    | 1,8      | 17                                                        | 6,7      |
| <b>Alemanha</b>       | 7,8                                                    | 2,3      | 12,4                                                      | 4,9      |

\*Adaptado de OMS, 2014

\*\*Por 100.000 habitantes

O uso nocivo de álcool é um dos fatores de risco de maior impacto para a morbidade, mortalidade e incapacidades em relação aos eventos de trânsito, contribuindo de forma direta para o impacto social e econômico advindos da ausência de segurança viária.

Considerando o exposto, verifica-se a relevância em se estudar a combinação álcool e direção e verificar o seu impacto na causa dos acidentes de trânsito com vítima, objetivando a implementação de políticas públicas efetivas para combater o crime e/ou infração de embriaguez, bem como conscientizar a sociedade sobre a responsabilidade da manutenção de um trânsito mais seguro.

### **3. A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRÂNSITO**

#### **3.1 Aspectos introdutórios do Código de Trânsito Brasileiro**

Antes do Código de Trânsito Brasileiro, as normas de trânsito eram regidas pelo Decreto-Lei n.º 2.994/41, o qual vigorou por oito meses, sendo revogado no mesmo ano pelo Decreto-Lei 3.651/41 e, finalmente em 1966, surgiu o atual Código Nacional de Trânsito.

Desse modo, através da Lei n. 5.108 de 21/09/66, foi instituído o Código Nacional de Trânsito – CNT. Entretanto, quanto ao delito de embriaguez ao volante, o CNT não o previa como crime, sendo aplicadas apenas as regras contidas no Decreto-Lei n.º 3.688/41 (Lei das Contravenções Penais).

Todavia, o legislador em atendimento ao clamor público e midiático, após as alterações do Projeto de Lei n.º 3.710/93, aprovou em 23 de setembro de 1997 a Lei 9.503, a qual institui o Código de Trânsito Brasileiro, revogando, portanto, o antigo Código Nacional de Trânsito.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro, algumas inovações ocorreram tanto na seara da regulamentação administrativa do trânsito como nos aspectos criminais, pois antes da sua promulgação, os crimes cometidos por condutores no trânsito não eram punidos com base na legislação de trânsito vigente à época. Assim, o operador do direito buscava punir os delitos praticados no trânsito por meio das regras constantes no Código Penal, na lei de contravenções penais ou e em outras normas penais esparsas.

A partir da edição do atual Código de Trânsito, muitas das ações criminosas praticadas pelos condutores que não encontravam respaldo legal e que residiam no campo da atipicidade ou ficavam impunes passaram a ser fiscalizadas e punidas adequadamente.

Outrossim, importa ainda anotar que o CTB possui infrações tanto de cunho administrativo como penal. Aquelas são denominadas infrações de trânsito, enquanto estas se tratam dos crimes de trânsito. Nesse diapasão, torna-se imperioso conceituar e distinguir um instituto do outro.

Segundo Guilherme de Souza Nucci

Crime de trânsito é a denominação dada aos delitos cometidos na direção de veículo automotores, desde que sejam de perigo –abstrato ou concreto – bem como de dano, desde que o elemento subjetivo constitua culpa. (NUCCI, 2010, p. 1233)

Enquanto isso, o art. 161 do CTB dispõe que:

Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Nos casos de crime de trânsito o agente pratica uma conduta típica, ou seja, de natureza penal, para qual existem sanções restritivas de direitos, privativas de liberdade ou de caráter patrimonial (multa), aplicando-se os dispositivos penais e processuais penais vigentes no ordenamento jurídico brasileiro.

Notório que em relação aos crimes, a conduta que caracterizam alguns tipos penais também evidenciam o descumprimento de norma administrativa, autorizando a aplicação das penalidades referentes às infrações de cunho não criminais.

Entretanto, tratando-se de infração administrativa de trânsito que não caracteriza crime, pois o condutor infringiu uma norma que apenas regulamenta e organiza o trânsito, ele estará sujeito a uma punição de cunho administrativo, como exemplo, suspensão do direito de dirigir, o pagamento de multa pecuniária, etc.

A gradação da penalidade, que pode oscilar desde a uma penalidade administrativa, até uma penalidade criminal, variando de acordo com a gravidade da conduta e violação do bem jurídico tutelado.

### **3.2 A sistemática dos crimes de trânsito e o bem jurídico tutelado**

Os crimes de trânsito constituem-se em um grande dilema que norteia o nosso sistema judiciário. Não há uniformidade quanto à interpretação da norma e algumas decisões judiciais são influenciadas pela opinião pública.

Após o término da segunda guerra mundial observou-se o surgimento de um estado social, ou seja, uma moderna realidade social, determinada pela técnica, a economia de mercado e em consequência, a massificação, impuseram ao Estado o dever de planificar e dirigir, de reprimir e fomentar, de unir em ordens duradouras os elementos poderosos e débeis, de criar e de manter possibilidades mínimas de existência para milhões de seres, de repartir, controlar ou exercer funções sociais básicas. Atuando como uma força conformadora, estabilizadora, no meio de um mundo de crescente vulnerabilidade. (JESUS, 2008, p. 11)

A opinião pública não admite que os responsáveis por delitos de trânsito dos quais resultem feridos e mortos, recebam penas leves. Dessa forma foram criados vários movimentos que exigem penas mais rigorosas para tratar dessa espécie de crimes

É do conhecer de todos que as leis no Brasil sempre surgiram mais como imposições do que como a institucionalização de um comportamento ou costume cotidiano, mas esse não é o único motivo pelo qual as leis são difíceis de serem assimiladas pela população. A questão, não é apenas a pouca familiaridade com as regras e leis, mas uma descrença profunda nas instituições e na punição. Deste modo, o motorista brasileiro tende a se comportar como um “lobo do homem” replicando o comportamento do seu concorrente, ou do seu “outro habitual”. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLF, 2014)

Damásio, com maestria afirma que

O CT, adiantando as barreiras de proteção, procura antecipar-se ao dano, punindo criminalmente as condutas que, em geral, resultam em eventos gravosos. Daí a necessidade de se entender que, antes de haver lesão a um bem particular, como a vida ou a incolumidade física da pessoa, o fato atinge a coletividade, seu sujeito passivo primário, ofendendo princípios que norteiam o normal funcionamento do sistema viário. E, protegendo as regras legais da circulação (vida, saúde etc). Que adianta resguardar a vida pela descrição do homicídio culposo como crime se não protege o mesmo bem jurídico pela observância das normas de circulação? Tutelando-se os interesses sociais, ficam protegidos os bens individuais, de superior importância”. (JESUS, 2008, p. 16-17)

A caótica falta de segurança viária, causadora de muitos eventos de trânsito, justifica a tomada de medidas estatais mais rígidas, como a edição da Lei 9.503/97, que representa um forte apelo à consciência da responsabilidade dos condutores de veículos, ao mesmo tempo em que trouxe sanções aos infratores e implantou uma nova filosofia no trato do trânsito, inclusive com a criação de inéditas figuras típicas (como o crime de competição não autorizada – racha- previsto no art. 308, CTB), bem como com o aumento de penas (homicídio e lesões corporais).

O Código de Trânsito foca na garantia de que o trânsito seguro passa a ser um direito de cidadania e responsabilidade de todos, conforme se depreende do seu artigo 1º, §2º:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

O assunto trânsito tornou-se muito importante para a vida nacional e sensível à evolução dos fatos sociais, o legislador destinou no Código de Trânsito um capítulo próprio para o regramento dos delitos de trânsito.

De fato, a sociedade brasileira testemunha perplexa o trânsito violento e criminoso imposto nas ruas e estradas do País, orquestrado por motoristas irresponsáveis, muitas vezes sob a égide da impunidade, matando inúmeras pessoas, quando não as gravam com indeléveis sequelas.

Diante do cenário catastrófico que vivemos, cumpre ao CTB a relevante missão de regular situações que transformam uma atividade lícita em meio para praticar crimes. Embora as contundentes críticas à imperfeição da legislação, mais grave seria a omissão ou o silêncio ante ao quadro de abuso, irresponsabilidade e crime.

O tráfego de veículos consiste em riscos tanto para o condutor, como para os passageiros e pedestres, ainda que de acordo com as regras regulamentares, contém um coeficiente de risco de dano à vida e à incolumidade física das pessoas. Esse risco é tolerável, é lícito. De modo que não há infração administrativa ou crime quando o motorista dirige conforme o direito, ainda que sua conduta apresente o risco normal do uso do veículo motorizado, há uma tolerância legal.

A vida em sociedade pressupõe a assunção de riscos pelos seus membros, porquanto atividades potencialmente lesivas são toleradas desde que observadas as orientações e determinações normativas.

Nesse contexto, a atividade de condução de veículos é uma atividade que possui um risco inerente à sua própria execução, e, para tanto, o Estado, vetor de gestão das relações interpessoais entre os membros da sociedade, impõe por meio de atos normativos regras para o seu exercício.

De acordo com Roxin:

Protótipo do risco permitido é dirigir observando todas as regras de trânsito. Não se pode negar que o trânsito gere riscos relevantes para a vida, saúde e patrimônio, o que é comprovado de modo irrefutável pela estatística de acidentes. Ainda assim, permite o legislador o trânsito de veículos (desde que seguidas determinadas regras de cuidado), por exigência do bem comum, que aqui é um interesse preponderante. (ROXIN, 2002, p. 325)

Entretanto, para afirmarmos que determinada ação - condução de veículo automotor - colocou em perigo, abstrata ou concretamente, os membros da sociedade é necessária a análise de não observância das normas estabelecidas que caracterizam a assunção de um risco não tolerado, autorizando a punição do violador do comando estatal nas esferas administrativa, civil e criminal.

Acrescenta o jurista alemão Claus Roxin, que o resultado somente será imputável ao agente quando “sua conduta tiver criado um perigo para um bem jurídico não coberto pelo risco permitido, e esse perigo se realizar em um resultado concreto que esteja dentro do âmbito da norma”. (ROXIN, 1997, p. 363s)

Quando a conduta do motorista ultrapassa o limite do tolerável pelo desrespeito a uma norma de trânsito e sem que o fato se enquadre em tipo penal incriminador, há somente infração administrativa. Exemplo: dirigir veículo automotor sem habilitação, porém de maneira cuidadosa (art. 162, I, CTB). Por outro lado, pratica crime de trânsito, o motorista que se comportar de modo a gerar lesão ao interesse público “a segurança do trânsito”, desde que o fato se enquadre em norma penal incriminadora, prevista no Código de Trânsito.

Segundo Cammi, o que se pretende com a formulação de um conjunto de regras e normas para a circulação é diminuir os riscos à vida.

O fim primordial perseguido pela lei de circulação – sem prejuízo de outros secundários – é o estado de fato denominado segurança viária, ou, em outros termos: a eliminação do risco à vida e à saúde dos indivíduos e – em um plano inferior – à integridade dos bens patrimoniais comprometidos na circulação. (CAMMI, 1999, p. 13)

O código de trânsito veio traduzir o interesse estatal na observância dos direitos dos cidadãos nas relações do tráfego de veículos, garantindo-lhes a segurança e, com isso, estabelecer um vínculo entre trânsito e cidadania.

Assim, em um primeiro momento verifica-se que as normas penais de trânsito vieram para resguardar o bem jurídico segurança viária, previsto constitucionalmente como direito fundamental. Entretanto, devido a complexidade dos fatos relacionados a eventos de trânsito, é evidente que de forma reflexa e mediata as normas de trânsito preservam outros bens jurídicos relevantes, como a vida, a integridade física.

Segundo Zaffaroni “não se concebe a existência de uma conduta típica que não afete um bem jurídico, posto que os tipos não passam de particulares manifestações de tutela jurídica desses bens”. Acrescenta ainda o jurista argentino “bem jurídico penalmente tutelado é a relação de disponibilidade de um indivíduo com o objeto, protegida pelo Estado, que revela seu



interesse mediante a tipificação penal de condutas que o afetam.” (ZAFFARONI, 2007, p. 398, 399)

É importante realçar que o código de trânsito abrange, sobretudo, a prevenção no trânsito, dessa forma Nascimento dispõe que

O código de trânsito é acima de tudo um conjunto de normas de conduta para coagir o mal educado. Os que persistem na má educação receberão a punição merecida. O Código Brasileiro de Trânsito é, na verdade, uma reação da sociedade a um estado de coisa insuportável. (NASCIMENTO, 1998, p.1)

O legislador tem se preocupado em editar normas objetivando a redução de acidentes, ainda que as modificações causem amplas discussões jurídicas. A recente inovação foi a Lei 12760 que entrou em vigor em dezembro de 2012, conhecida como “Lei tolerância zero”, que modificou vários artigos do CTB, porém a modificação mais significativa foi a causada no âmbito da embriaguez. A lei propõe não só mudança de conduta do condutor, demonstrando os riscos da mistura álcool e direção, como também estabeleceu punições mais rigorosas aos infratores.

As penalidades (criminal e administrativa) impostas pela nova lei evidencia a intolerância do legislador com aqueles que são flagrados dirigindo embriagados, seja pela ingestão de bebida alcoólica, seja pelo uso de substância psicoativa que determina dependência.

### **3.3 A embriaguez ao volante no direito brasileiro**

Com o nascimento do Código de Trânsito Brasileiro diversas inovações aconteceram no campo da legislação de trânsito, em especial quanto à responsabilização criminal, pois se criou um título exclusivo para cuidar dos crimes de trânsito.

Dentre os inúmeros fatos – infelizmente corriqueiros – que atormentam nossa sociedade, computa-se o expressivo número de acidentes automotivos nas vias públicas ocasionadas pelo abuso no consumo de bebida alcoólicas pelos condutores de automóveis.

Saliente-se que não há atualmente, limite considerado “seguro” para dirigir após a ingestão de bebida alcoólica. A absorção e metabolização do álcool dependem de diversos fatores, como sexo, peso corporal, metabolismo e ingestão de alimentos.

Excesso de velocidade, incapacidade de dirigir em sua faixa de rolamento, manobras arriscadas, erros visuais com desvios de direção, impossibilidade de se manter estável na pista,

avaliação incorreta de distância, erros por reações atrasadas, perda do controle da situação são algumas atitudes nocivas em decorrência do uso de álcool.

A autora Maria Lélia Lima da Silva, publicou na revista Tropos o artigo “ÁLCOOL VERSUS DIREÇÃO AUTOMOBILÍSTICA: UM CAMINHAR SEPARADOS” que

Considerando Sadock & Sadock (2007), o álcool como resultado das atividades moleculares funciona como depressivo e, em nível de 0,05% da substância no sangue, o raciocínio, o julgamento e a censura são afrouxados (relaxados), sendo às vezes perturbados. Em concentração de 0,1%, as ações motoras voluntárias tornam-se perceptivelmente desajeitadas; com 0,2%, o funcionamento de toda a área motora é mensuravelmente deprimido e as partes do cérebro que controlam o comportamento emocional também são afetadas; com 0,3%, a pessoa fica confusa ou paralisada e com 0,4 a 0,5%, a pessoa entra em coma. Evidenciando-se que, o ser humano com história de abuso de álcool de longa duração consegue tolerar concentrações muito mais elevadas do que aqueles que bebem pouco. Deste modo, a tolerância pode fazer com que o indivíduo pareça menos intoxicado do que realmente está. (SILVA, 2015)

A autora completa afirmando que

De acordo com os autores acima referenciados, em média, 10% do álcool consumido é absorvido no estômago e o restante no intestino delgado, sendo que sua concentração máxima no sangue é atingida entre 30 e 90 minutos e, em geral, entre 45 e 60 minutos, dependendo do fato da pessoa ter ingerido a bebida com o estômago vazio ou cheio, já que no primeiro caso aumenta-se a probabilidade da absorção, e no segundo, o retardamento. O momento da concentração máxima também depende do tempo durante o qual o álcool foi consumido e, quando absorvido pela corrente sanguínea este é distribuído para todos os tecidos do corpo, considerando-se que os efeitos da intoxicação são maiores quando a concentração no sangue está subindo do que quando esta caindo. Por esta razão, a taxa de absorção está diretamente relacionada à resposta de intoxicação. (SILVA, 2015)

O consumo de bebida alcoólica é hábito comum, comportamento aceitável pelo brasileiro, gerando, muitas vezes, resultados danoso, pois motorista sob o efeito de álcool geralmente está envolvido nos acidentes ocorridos no trânsito.

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.

Em função do elevado índice de acidentes de trânsito e na tentativa de punir rigorosamente o condutor embriagado, várias mudanças no crime de embriaguez foram realizadas.

A redação original do artigo 306, CTB, dispunha:

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

O legislador buscou punir aquele que estava conduzindo o veículo automotor estando sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos.

A configuração do delito se dava pela comprovação de que o condutor estaria sob a influência do álcool ou outra substância análoga, independente da quantidade ou tipo, aliada à comprovação da exposição a dano potencial a incolumidade de outrem, desta forma apenas a simples exposição ao dano potencial a integridade do próprio condutor não caracterizava o crime.

Ausente a prova do dano potencial, o fato era penalmente atípico, ou seja, o Estado estava a esperar a efetiva exposição ao dano a incolumidade de outrem.

Devido a ineficácia da aplicação da Lei 9.503/97, o que gerou um sentimento de impunidade, o legislador alterou a redação do artigo 306, CTB, por meio da Lei 11.705/08, conhecida como “Lei seca”:

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.

O crime passou a ser de perigo abstrato presumido, não exigia a comprovação do risco ao bem protegido, ou seja, prescindível a comprovação da exposição ao dano a incolumidade de outrem.

Cleber Masson (2013) ao analisar o grau de intensidade do resultado almejado pelo agente como consequência da prática da conduta, classifica os crimes em crimes de dano ou de lesão e crimes de perigo. Segundo o doutrinador, crimes de dano ou de lesão

São aqueles cuja consumação somente se produz com a efetiva lesão do bem jurídico”, já os crimes de perigo “são aqueles que se consumam com a mera exposição do bem jurídico penalmente tutelado a uma situação de perigo, ou seja, basta a probabilidade de dano”. (MASSON, 2013, p. 198, 199)

O referido autor ainda subdivide os crimes de perigo em crimes de perigo abstrato e crimes de perigo concreto. Os crimes de perigo abstrato são aqueles que “consumam-se com a prática da conduta, automaticamente. Não se exige a comprovação da produção da situação de perigo. Ao contrário, há presunção absoluta (*iuris et de iure*) de que determinadas condutas

acarretam perigo a bens jurídicos”. Já os crimes de perigo concreto “consumam-se com a efetiva comprovação, no caso concreto, da ocorrência da situação de perigo”. (MASSON, 2013)

O tipo penal passou a exigir simplesmente a prova da concentração, pela quantidade de álcool no organismo do condutor, fosse via exame de sangue (6 dg de sangue ou mais) ou por teste com etilômetro (0,34 mg/litro de ar expelido pelos pulmões ou mais).

Ocorre que a exigência de determinada concentração de álcool no organismo do condutor, que somente era conseguida dos condutores menos avisados ou daqueles que agiam com boa vontade, uma vez que a maioria negava-se a se submeter ao teste e ao exame que comprovassem a quantidade de álcool, e apesar de visivelmente embriagados, não restava prova do crime, subsistindo simplesmente a infração administrativa do artigo 165, CTB.

O argumento para a negativa ficou famoso e sendo frequente a utilização da frase “ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo”, repetida pelos motoristas sem ao menos saberem a origem legal de tal garantia.

Pois bem, este direito está fundamentado no “princípio da não incriminação”, previsto expressamente no Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos, e ainda na Convenção Americana de Direitos Humanos, promulgada pelo decreto n.º 678, de 6 de novembro de 1992:

Toda pessoa acusada de um delito terá direito, em plena igualdade, a, pelo menos, as seguintes garantias:  
(...) g) de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada

Desta feita, pouco proveito teve essa alteração, que saiu de um extremo ao outro, sem objetividade de resultados capazes de diminuir os acidentes de trânsito causados pela ingestão de bebidas alcoólicas ou uso de outra substância, com um crescimento dos números, sejam de vítimas fatais ou não fatais.

Num contexto em que os números de vítimas fatais no trânsito e a impunidade eram dados alarmantes, bem como influenciado pelo forte apelo midiático, que exigia um maior endurecimento da norma e uma política de tolerância zero, o Legislador procurou, às pressas, viabilizar uma lei que viesse a substituir a “malfadada” Lei n. 11.705/2008.

Em dezembro de 2012, por meio da Lei 12760, o legislador trouxe a segunda alteração do artigo 306, com a seguinte alteração:

Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:  
Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

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

(Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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

(Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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

(Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

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

(Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

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

O número excessivo de carros, caminhões e motocicletas e a irresponsabilidade dos condutores transformam o trânsito das cidades e rodovias em verdadeiros campos de batalhas, ceifando inúmeras vidas. Daí o inconformismo da população e a necessidade de se buscar uma legislação que venha ao encontro do anseio popular.

De acordo com Luiz Flávio Gomes

Invariavelmente surgirão vozes no sentido de que o mero endurecimento da situação do agente, não resolverá o problema. Com alguma razão: a questão deve ser enfrentada, também sob o ângulo da educação do motorista e do pedestre (inclusive com maior rigor na obtenção da CNH). A fiscalização nas estradas deve ser intensificada. A melhoria das vias públicas, em regra esburacadas e sem condições de propiciar um tráfego seguro, decerto reduzirá o número de acidentes. Não se ignora essa realidade. Agora, admitir-se que o motorista embriagado, causador de um acidente de trânsito, fosse beneficiado com os favores de singela transação penal, era algo inconcebível, que não mais respondia à necessidade de se disciplinar o trânsito em nosso país. (GOMES; CUNHA; PINTO, 2008, p. 370)

O novo texto exige a comprovação da alteração da capacidade psicomotora na direção de veículo automotor causada pela influência do álcool ou outras substâncias que causem dependência. Continuamos tendo que provar a embriaguez somada a um plus, qual seja a alteração da capacidade psicomotora.

A embriaguez corresponde a um estado temporário de intoxicação de pessoa, provocada pelo álcool ou substância análoga ou de semelhantes efeitos, que a priva do poder de autocontrole e reduz ou anula a capacidade de entendimento. (RIZZARDO, 2013: p. 629)

O primeiro ponto é a definição se o novo crime é de perigo concreto ou de perigo abstrato, e sua classificação.

Há quem defenda que, caso o crime seja comprovado pelo inciso I (concentração de álcool no sangue ou no ar expelido), trata-se de crime de perigo abstrato; enquanto que, caso provado pelo inciso II, trata-se de verdadeiro crime de perigo concreto de dano gerado pela embriagada conduta do veículo, sob pena de atipicidade da conduta.

A teoria de que seja de perigo concreto fica totalmente afastada, uma vez que o tipo penal não exige a ocorrência de um resultado real, seja de dano ou de risco atual ou iminente.

Analizando o perigo abstrato, há a teoria do perigo abstrato puro, de risco presumido, que também fica afastada uma vez que a lei traz a necessidade de um perigo precedente à efetivação do resultado. Desta feita, melhor adotar a teoria do perigo abstrato de periculosidade real, que se adequa perfeitamente ao tipo penal, pois deve restar provada uma conduta que tenha gerado um perigo, uma vez que o consumo de álcool altera a capacidade psicomotora. Assim, dirigir veículo automotor nestas condições é verdadeiramente perigoso.

Importante ressaltar que não se pode presumir a alteração da capacidade psicomotora simplesmente e isoladamente pela aparente embriaguez.

A Lei 12760 trouxe dois novos requisitos normativos (típicos): a alteração da capacidade psicomotora que deve ser resultante da influência do álcool ou de outras substâncias psicoativas que causem dependência refletindo na condução de veículo automotor.

Os requisitos estão em destaque no tipo penal, na exigência da constatação, seja presumida ou real, da alteração da capacidade psicomotora do condutor.

A captação da prova da alteração da capacidade psicomotora do condutor de veículo automotor significa analisar cada pessoa, uma vez que a capacidade psicomotora varia de pessoa para pessoa.

A alteração da capacidade psicomotora deve ter como causa a influência do álcool ou outras substâncias que causem dependência, que efetivamente é mais facilmente percebida na conduta que resulta em acidente de trânsito com ou sem vítima.

A lei 12760 buscou também ampliar os meios para se comprovar o crime de embriaguez, uma forma de afastar a alegação de muitos condutores de que o réu não deve produzir provas contra si.

De acordo com Godói:

É juridicamente equivocada a afirmação de que o motorista envolvido em acidente de trânsito ou suspeito de dirigir embriagado tem o direito constitucional de se recusar a se submeter ao teste do bafômetro. Com a obrigação de soprar o bafômetro, não se exige que o cidadão produza prova contra si mesmo. O que se tem é a obrigatoriedade de os condutores – porque praticam uma atividade que por sua natureza coloca em risco a vida de muitas outras pessoas – simplesmente permitirem

que se lhes aplique uma medida de registro corporal que tem nítido caráter preventivo, além de eficácia comprovada em todo o mundo. (GODÓI, 2008: p. sn)

Cumprindo o disposto na Lei 12.760/2012, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN editou a Resolução n.º 432 de 29 de janeiro de 2013, com a finalidade de regulamentar as alterações trazidas pela citada lei.

Atualmente, os meios de prova para se comprovar o crime de embriaguez foram ampliados, abarcando o teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado sempre o direito à contraprova. O legislador buscou efetividade na aplicação da lei e possibilitou uma investigação criteriosa.

As mudanças realizadas não residiram apenas no citado dispositivo penal, mas também em relação às infrações administrativas. De fato, houve o endurecimento da sanção administrativa para a condução de veículo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa. A multa, que era aplicada no valor de cinco vezes e suspensão do direito de dirigir por doze meses, passou a ser de dez vezes, aplicando-se em dobro em caso de reincidência no período de até doze meses.

Outra modificação foi a correção da criticada redação existente no Art. 277, que obrigava todo condutor suspeito de dirigir sob a influência de álcool a realizar testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame, o que ia de encontro com o princípio da não autoincriminação. O novo texto, mais técnico, passou a apresentar a expressão “poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran”, o que torna o dispositivo compatível com os princípios constitucionais da presunção de inocência e da ampla defesa.

### **3.3.1 A embriaguez como fator de risco dos eventos fatais**

A sociedade brasileira assiste espantada com o trânsito caótico e criminoso nas ruas e estradas do país, diante do festival de imprudências, desrespeitos e irresponsabilidades perpetradas por alguns motoristas que, desprezando a legislação, ceifam a vida de inúmeras pessoas, quando não as agravam com sequelas permanentes.

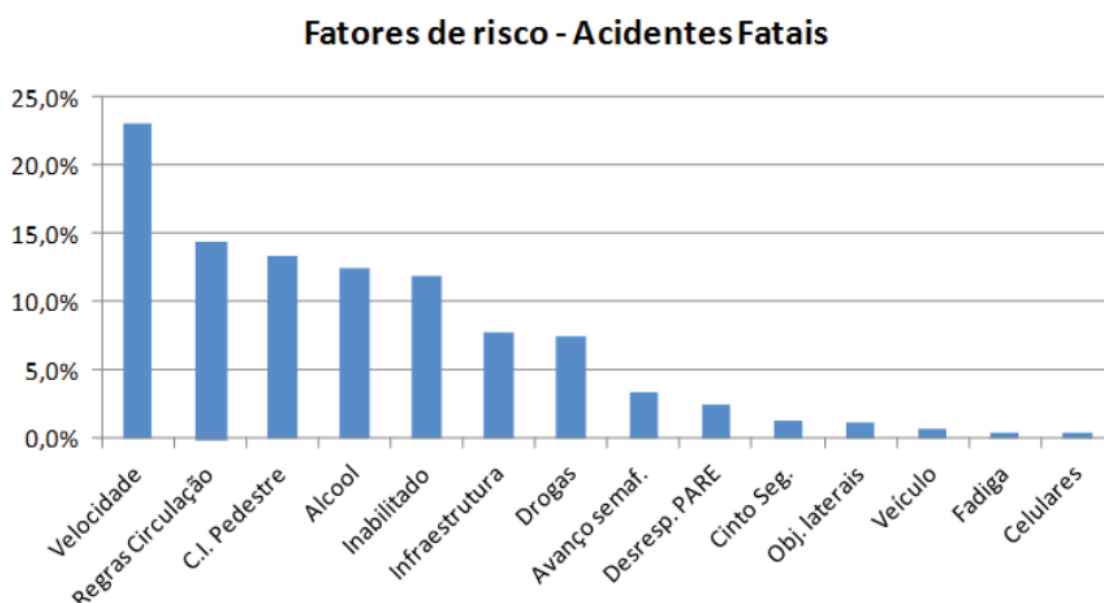
O crescimento da violência no trânsito decorreu principalmente da impunidade que imperava, da falta de mecanismos ágeis para a sua repressão, ausência de ações fiscalizatórias

e educativas pontuais e efetivas, além de uma legislação branda e de difícil aplicabilidade, principalmente em relação à embriaguez.

O número de acidentes de trânsito em nosso país assume o caráter de verdadeira calamidade pública, pois a cada ano as estatísticas traçam um perfil aterrorizante da situação, com prejuízos sociais, econômicos e emocionais irreparáveis.

Atualmente o hábito de ingerir bebidas alcoólicas está amplamente disseminado em nosso meio, arraigado na cultura do brasileiro, porém a combinação álcool e direção têm contribuído para ampliar a melancólica lista de mortos no trânsito.

Segundo Boletim de Vigilância em Saúde - Projeto Vida no Trânsito – 3ª Edição, os principais fatores de risco que levam à ocorrência de acidentes fatais foram identificados: velocidade, desrespeito às regras de circulação, conduta inadequada de pedestre, associação álcool e direção, condutor inabilitado e outros fatores, conforme figura exposta abaixo:



A velocidade tem sido identificada frequentemente como principal fator de risco para a ocorrência de acidentes fatais no município de Belo Horizonte, mas merece destaque o uso de álcool à direção, que pode ser constatada com a realização dos exames de alcoolemia das vítimas pelo Instituto Médico Legal.

A professora Andreia dos Santos, na sua tese *Morreu na Contramão Atrapalhando o Tráfego: Estudo sobre a justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte / MG*, apresentada ao Curso de Doutorado em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais dispôs:



Entre os muitos problemas em relação ao trânsito há os acidentes que podem ser causados por problemas estruturais das vias públicas, muitas das vezes, em estado precário de circulação por falta de manutenção, ou ainda, pela perigosa associação de direção e ingestão de bebidas alcoólicas/drogas, que pode ser, conforme Pinski (1999), a causa de pelo menos 50% dos acidentes de trânsito. É importante apontar que as mortes mais comuns no trânsito brasileiro são causadas por atropelamentos, advindos do enorme fluxo de pessoas que circulam por nossas cidades. Entretanto, segundo Marin; Queiroz (2000), os trabalhos técnicos apontam que acidentes mais graves com vítimas fatais, acontecem por excesso de velocidade ou consumo exagerado de álcool. (SANTOS, 2010: p. 18).

Importante destacar que a velocidade excessiva muitas vezes está aliada ao uso de álcool e/ou substância psicoativa que determina dependência, sinalizando para uma convergência de fatores, o que incrementa, e muito, o risco do evento de trânsito.

O comportamento de desrespeito às normas, tanto de condutores quanto por pedestres, se traduz em um ambiente inseguro e hostil, trazendo, sem dúvida, prejuízos para a saúde da população além dos traumas decorrentes dos acidentes, sendo necessária a promoção de uma cultura de respeito e paz no trânsito.

A triste realidade demonstra que muitos acidentes são provocados com o agente em estado de embriaguez, daí a necessidade de se alterar a legislação para fazer frente a tal situação, bem como intensificar ações repressivas, preventivas e educativas, pois, conforme se verá a seguir, com a mudança de postura estatal em relação ao crime de embriaguez os números indicaram uma melhora considerável e almejada por toda a sociedade.

#### 4. METODOLOGIA

Os acidentes de trânsito são importantes problema social, não só pela magnitude evidenciada nas taxas de mortalidade, mas também pelo fato de ocasionarem custos sociais e econômicos verdadeiramente significativos.

A Organização Mundial de Saúde, segundo o site ONUBR, <https://nacoesunidas.org/oms-lanca-manual-em-portugues-sobre-legislacao-de-seguranca-no-transito/>, publicado em 11/11/2014, acesso em 21/11/2016, indicou a embriaguez ao volante como um dos principais fatores de risco na segurança viária, responsável pelas mortes no trânsito em todo o país.

Diante das informações alarmantes, o maior rigor da legislação penal de trânsito surge como primeira resposta para fazer frente ao crescente número de casos de mortes no trânsito, causadas por condutor embriagado.

Em paralelo às modificações legislativas, nota-se uma preocupação das instituições em ações preventivas e educativas em relação à segurança no trânsito, fatores que impactam diretamente a criminalidade ocorrida nas vias.

O que se pretende investigar com essa pesquisa é o impacto que a Lei 12.760/12 causou na apuração dos crimes de embriaguez ao volante, no que tange a sua efetividade, bem como avaliar a repercussão causada nos números de acidentes de trânsito com vítima.

A análise dos aspectos principiológicos e constitucionais dos direitos sociais, abordando o papel do Estado na regulamentação das condutas e fomento da prevenção, bem como a hierarquia do espaço público, o custo social e econômico do trânsito e os seus efeitos na população jovem e economicamente ativa foram os assuntos abordados na primeira parte do trabalho que buscou demonstrar a necessidade de promover a segurança nas relações de trânsito.

A segunda parte do trabalho avalia a legislação brasileira de trânsito, sobretudo a evolução das diversas mudanças legislativas do tipo penal do artigo 306, CTB, por meio de um estudo descritivo de pesquisa documental (legislação), buscando avaliar o impacto dos meios de prova na apuração do crime de embriaguez e a tendência legislativa a uma punição e prevenção mais qualificada.

Por fim, o trabalho examina os efeitos das modificações legislativas a partir da implementação da tolerância zero, analisando os dados quantitativos relacionados aos números de acidentes de trânsito com vítima ocorrida no município de Belo Horizonte, antes e após a entrada em vigor da lei 12760/12, delimitando o período 2011 – 2015, bem como os

procedimentos de polícia judiciária no tocante à prisão em flagrante, com a finalidade de verificar o impacto da nova legislação nos acidentes de trânsito.

Os dados utilizados para avaliar o fenômeno criminal e social dos acidentes de trânsito com vítima e suas causas foram extraídos dos relatórios CINDS/SEDS (Centro Integrado de Informação de Defesa Social), BH TRANS (Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – Prefeitura do Município de Belo Horizonte), DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), Seguradora Lider.

Importante destacar que o CINDS / SEDS tem como objetivo a produção mensal de estatísticas e relatórios analíticos sobre a criminalidade no Estado de Minas Gerais, partindo de informações retiradas dos bancos de dados das Instituições do Sistema de Defesa Social (Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros e Sistema Prisional).

Esse centro tem como fundamento dotar as instituições do Sistema de Defesa Social de informações mais completas e analíticas, que possibilitem um ganho no entendimento do fenômeno da criminalidade e orientando ações operacionais mais efetivas.

Para verificar a quantidade de inquéritos policiais instaurados no município de Belo Horizonte e a efetividade das mudanças trazidas pela Lei 12.760/12 foi utilizado o sistema de gerenciamento de procedimentos policiais via web da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais – PCNET.

## 5. ANÁLISE ESTATÍSTICA

O aumento da urbanização e a descentralização das atividades econômicas, a área e os limites entre cidades vizinhas se confundiram. Nos grandes centros verifica-se o desenvolvimento de polos econômicos e comerciais, demandando a criação de uma malha viária eficiente e de investimentos em transporte público.

Entretanto, as distâncias cada vez maiores que devem ser percorridas, inclusive dentro das próprias cidades, leva a um aumento expressivo do número de passageiros nas vias públicas e, por consequência, uma maior exposição ao risco de acidentes de trânsito.

Ademais, por falta de investimentos no sistema de transporte público verifica-se um aumento da taxa de motorização e da quantidade média diária de viagens por habitante pode ocasionar um aumento do número total de viagens motorizadas nas cidades, com todos os reflexos que se conhece sobre a qualidade de vida e a economia urbana.

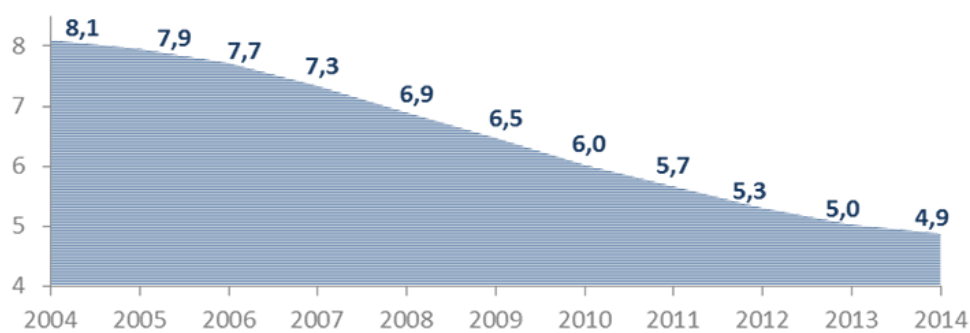
Importante salientar que na última década o Brasil presenciou um incremento na sua produção automobilística, com a instalação de várias montadoras em território nacional e também um aumento do volume de importação, o que, aliado ao maior fornecimento de crédito no comércio e ao incremento da renda média da população possibilitaram um acesso facilitado na aquisição de veículos por todas as classes sociais.

O aumento da taxa de motorização e o incremento de pessoas transitando nas vias públicas são fatores diretamente relacionados com o índice de acidentes ocorridos nos centros urbanos, demandando ações preventivas, educativas e punitivas pelo Estado.

Segundo informações consolidadas no Relatório da Frota Circulante elaborado pelo Sindipeças, com base nas informações oficiais de emplacamento do DENATRAN, a frota circulante aumentou apenas entre os anos de 2013 e 2014, 3,7%. No mesmo estudo levantou-se que a taxa média de habitantes por veículo passou de 8,1 para 4,9 em apenas 10 anos.

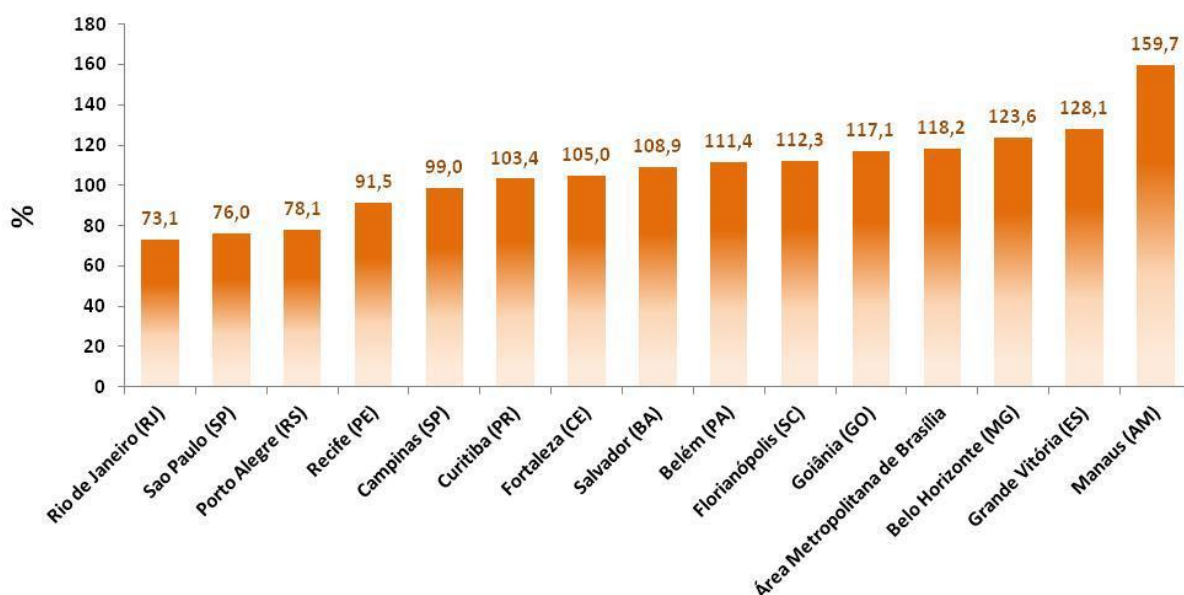
| Frota circulante (em unidades) |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Segmento                       | 2007              | 2008              | 2009              | 2010              | 2011              | 2012              | 2013              | 2014              | Var. (%)<br>14/13 |
| Automóveis                     | 21.237.991        | 22.889.200        | 24.779.932        | 26.868.461        | 28.902.101        | 31.124.353        | 33.203.162        | 34.389.278        | 3,6%              |
| Comerciais Leves               | 3.079.962         | 3.286.518         | 3.492.339         | 3.798.382         | 4.106.433         | 4.389.290         | 4.700.848         | 4.899.701         | 4,2%              |
| Caminhões                      | 1.257.273         | 1.322.341         | 1.377.736         | 1.456.649         | 1.577.072         | 1.664.778         | 1.769.624         | 1.859.642         | 5,1%              |
| Ônibus                         | 285.332           | 301.562           | 313.412           | 321.839           | 342.992           | 357.665           | 374.983           | 387.656           | 3,4%              |
| <b>Total</b>                   | <b>25.860.558</b> | <b>27.799.621</b> | <b>29.963.419</b> | <b>32.445.331</b> | <b>34.928.598</b> | <b>37.536.086</b> | <b>40.048.617</b> | <b>41.536.277</b> | <b>3,7%</b>       |
| Motocicletas                   | 7.329.257         | 8.555.817         | 9.451.514         | 10.442.473        | 11.659.041        | 12.403.574        | 13.055.818        | 13.118.903        | 0,5%              |

Gráfico – Habitantes por veículo no Brasil



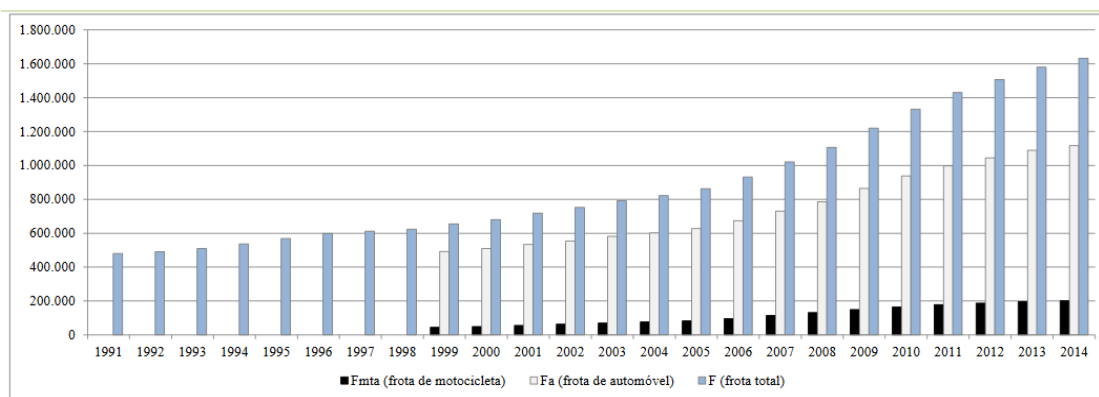
O Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia no Relatório EVOLUÇÃO DA FROTA DE AUTOMÓVEIS E MOTOS NO BRASIL (2001 – 2012) detectou um incremento na frota veicular de todas as regiões metropolitanas do Brasil, e Belo Horizonte apresentou o terceiro maior crescimento no período assinalado, conforme gráfico abaixo:

### Crescimento da frota de automóveis nas 15 principais regiões metropolitanas - 2001 a 2012



No período de 11(once) anos, a frota da Belo Horizonte passou de pouco mais de 800 (oitocentos mil) veículos no ano de 2005 para mais de 1.600.000 (um milhão e seiscentos mil) em 2014, o que representa um incremento considerável no volume de circulação diária nas vias e, por consequência, no risco de ocorrências de acidentes de trânsito.

### Evolução do n.º absoluto da frota de automóveis e dototal de veículos registrados no município de Belo Horizonte – 1991 - 2014



Fonte: BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - SisMob-BH. Tabela 221.  
Organizado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 10/02/2015.

O crescimento da frota de veículos no município de Belo Horizonte e o aumento populacional, fatores que levariam ao incremento do número de acidentes, não corresponderam ao aumento das vítimas de eventos de trânsito, conforme demonstrado no gráfico abaixo:

### Série histórica de indicadores de segurança de trânsito em Belo Horizonte

| ANO  | Total de Vítimas Acidentes** | Vítimas |            | Total de Acidentes | Total de Atropelamentos de Pessoas | FROTA     | POPULAÇÃO | Taxa Severidade (Mortos por 1.000 Acid.) | Taxa de Mortalidade por 10.000 veic. | Taxa de Mortalidade por 100.000 hab. | Vítimas não fatais por 10.000 veic. | Taxa de Atropelamentos por 10.000 veic. |
|------|------------------------------|---------|------------|--------------------|------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
|      |                              | Fatais* | Não Fatais |                    |                                    |           |           |                                          |                                      |                                      |                                     |                                         |
| 1991 | 10.777                       | 374     | 10.403     | 34.045             | 4.585                              | 479.805   | 2.020.161 | 10,99                                    | 7,79                                 | 18,51                                | 216,82                              | 95,56                                   |
| 1992 | 9.750                        | 481     | 9.269      | 39.394             | 4.219                              | 490.167   | 2.028.242 | 12,21                                    | 9,81                                 | 23,72                                | 189,10                              | 86,07                                   |
| 1993 | 12.242                       | 551     | 11.691     | 42.995             | 5.133                              | 508.935   | 2.036.355 | 12,82                                    | 10,83                                | 27,06                                | 229,71                              | 100,86                                  |
| 1994 | 12.838                       | 446     | 12.392     | 38.183             | 5.146                              | 536.874   | 2.044.500 | 11,68                                    | 8,31                                 | 21,81                                | 230,82                              | 95,85                                   |
| 1995 | 12.515                       | 508     | 12.007     | 38.547             | 4.863                              | 568.811   | 2.052.678 | 13,18                                    | 8,93                                 | 24,75                                | 211,09                              | 85,49                                   |
| 1996 | 13.063                       | 418     | 12.645     | 24.981             | 4.843                              | 598.796   | 2.091.448 | 16,73                                    | 6,98                                 | 19,99                                | 211,17                              | 80,88                                   |
| 1997 | 13.648                       | 383     | 13.265     | 11.154             | 4.517                              | 611.958   | 2.099.814 | 34,34                                    | 6,26                                 | 18,24                                | 216,76                              | 73,81                                   |
| 1998 | 13.395                       | 307     | 13.088     | 11.146             | 4.551                              | 623.909   | 2.108.213 | 27,54                                    | 4,92                                 | 14,56                                | 209,77                              | 72,94                                   |
| 1999 | 13.648                       | 392     | 13.256     | 11.485             | 4.488                              | 655.227   | 2.116.646 | 34,13                                    | 5,98                                 | 18,52                                | 202,31                              | 68,50                                   |
| 2000 | 13.346                       | 297     | 13.049     | 11.474             | 4.148                              | 679.727   | 2.238.526 | 25,88                                    | 4,37                                 | 13,27                                | 191,97                              | 61,02                                   |
| 2001 | 13.093                       | 315     | 12.778     | 10.911             | 3.733                              | 717.875   | 2.258.627 | 28,87                                    | 4,39                                 | 13,95                                | 178,00                              | 52,00                                   |
| 2002 | 11.812                       | 155     | 11.657     | 9.734              | 3.268                              | 751.461   | 2.284.468 | 15,92                                    | 2,06                                 | 6,78                                 | 155,12                              | 43,49                                   |
| 2003 | 14.884                       | 238     | 14.630     | 11.889             | 3.520                              | 790.551   | 2.305.812 | 20,02                                    | 3,01                                 | 10,32                                | 185,06                              | 44,53                                   |
| 2004 | 17.004                       | 217     | 15.972     | 13.073             | 3.581                              | 821.753   | 2.350.564 | 16,60                                    | 2,64                                 | 9,23                                 | 194,36                              | 43,58                                   |
| 2005 | 17.636                       | 177     | 16.831     | 13.594             | 3.552                              | 862.917   | 2.375.329 | 13,02                                    | 2,05                                 | 7,45                                 | 195,05                              | 41,16                                   |
| 2006 | 18.209                       | 210     | 17.420     | 13.798             | 3.335                              | 931.287   | 2.399.920 | 15,22                                    | 2,25                                 | 8,75                                 | 187,05                              | 35,81                                   |
| 2007 | 20.055                       | 227     | 19.082     | 14.991             | 3.127                              | 1.020.465 | 2.412.937 | 15,14                                    | 2,22                                 | 9,41                                 | 186,99                              | 30,64                                   |
| 2008 | 20.799                       | 273     | 19.675     | 15.719             | 3.087                              | 1.107.259 | 2.434.642 | 17,37                                    | 2,47                                 | 11,21                                | 177,69                              | 27,88                                   |
| 2009 | 21.945                       | 288     | 20.586     | 16.377             | 3.076                              | 1.220.125 | 2.452.617 | 17,59                                    | 2,36                                 | 11,74                                | 168,72                              | 25,21                                   |
| 2010 | 22.167                       | 262     | 20.875     | 16.822             | 3.116                              | 1.332.381 | 2.375.151 | 15,57                                    | 1,97                                 | 11,04                                | 156,67                              | 23,39                                   |
| 2011 | 21.774                       | 217     | 20.110     | 16.294             | 2.850                              | 1.429.865 | 2.385.639 | 13,32                                    | 1,52                                 | 9,10                                 | 140,64                              | 19,93                                   |
| 2012 | 20.369                       | 179     | 18.719     | 15.260             | 2.559                              | 1.507.335 | 2.395.785 | 11,73                                    | 1,19                                 | 7,47                                 | 124,19                              | 16,98                                   |
| 2013 | 19.871                       | 170     | 17.519     | 14.145             | 2.269                              | 1.580.625 | 2.479.165 | 12,02                                    | 1,08                                 | 6,86                                 | 110,84                              | 14,36                                   |
| 2014 | 20.757                       | 177     | 18.300     | 14.965             | 2.260                              | 1.632.215 | 2.491.109 | 11,83                                    | 1,08                                 | 7,11                                 | 112,12                              | 13,85                                   |

FONTE: DETRAN/MG (A PARTIR DE 2004: DETRAN-MG/BHTRANS) e IBGE

Os eventos de trânsito no Brasil, além das especificidades relacionadas ao comportamento do condutor, principalmente relacionadas a perigosa combinação álcool e direção, são decorrentes também da falta de uma fiscalização mais eficaz das leis de trânsito, assim como da impunidade gerada pelas infrações cometidas.

Os problemas decorrentes do consumo de álcool entre condutores de veículos automotores têm sido amplamente estudados por se tratar de importante questão de saúde pública. Tais problemas, como já expostos, 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.

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. Entretanto a mudança legislativa efetivada pela Lei 12760/12, juntamente com outras medidas pertinentes como: conscientização, prevenção, fiscalização e punição, constituem importante instrumento no combate à criminalidade violenta e o alto índice de mortalidade no trânsito brasileiro.

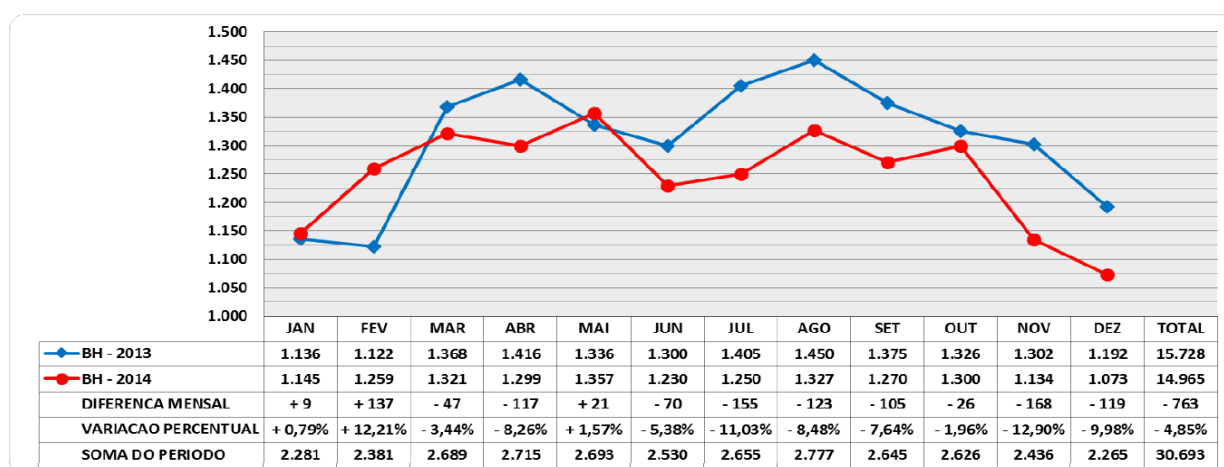
Estratégias preventivas eficazes são necessárias para inibir o uso de álcool por motoristas, mas ainda assim as ações repressivas são imprescindíveis para uma atuação qualificada dos diversos órgãos de segurança pública, na busca de um trânsito seguro.

A Lei 12760/12, importante modificação legislativa no combate ao crime de embriaguez, meio coercitivo necessário para suprimir certos desejos individuais, como o de beber e dirigir, que por diversas evidências históricas vinham prejudicando a coletividade, seja pelos custos dos mortos e feridos, seja pela própria dor causada a tantas famílias.

A queda no número dos acidentes de trânsito com vítima pode ser consequência dos efeitos positivos da Lei 12760/12, que endureceu as penas para os condutores que dirigem sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, bem como das ações educativas e preventivas realizadas pelos órgãos responsáveis pela segurança no trânsito.

Os gráficos abaixo, baseados nos Registros de Evento de Defesa Social, demonstram queda nos registros de acidentes de trânsito com vítima no município de Belo Horizonte nos anos de 2013 para 2014 e 2014 para 2015, corroborando a eficiência e necessidade de uma atuação preventiva e repressiva rigorosas.

Registro de acidente de trânsito com vitima no município de Belo Horizonte – Valores Absolutos e variações percentuais mensal – 2013 - 2014

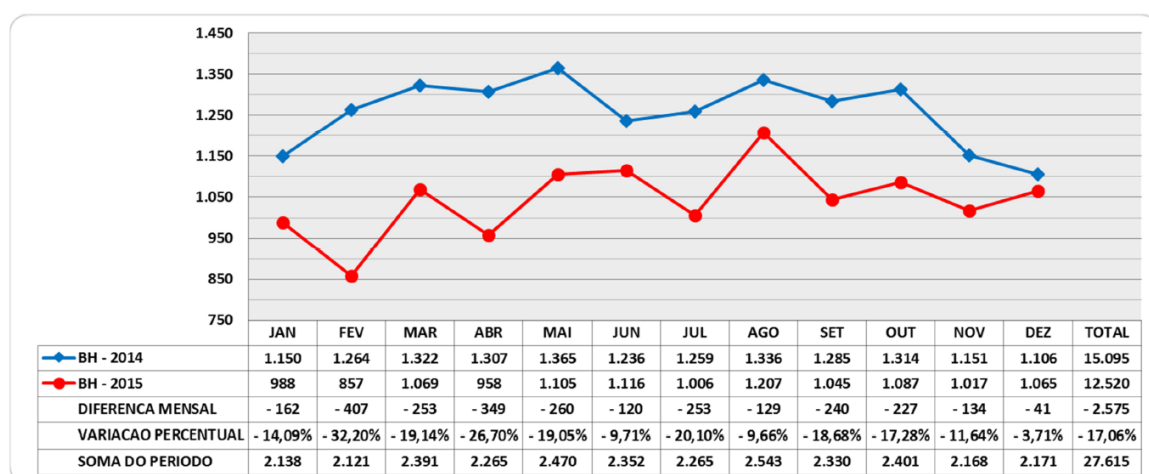


FONTE: REDS CINDS

Após o primeiro ano de vigência da mudança legislativa observamos um decréscimo na ordem de 4,85% no volume de eventos de trânsito ocorridos no município de Belo Horizonte, o que representa 763 (setecentos e sessenta e três) sinistros a menos no comparativo dos anos de 2013 e 2014, o que foi potencializado no biênio subsequente, conforme tabela a seguir.



Registros de acidentes de trânsito com vítima no município de Belo Horizonte – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014 - 2015



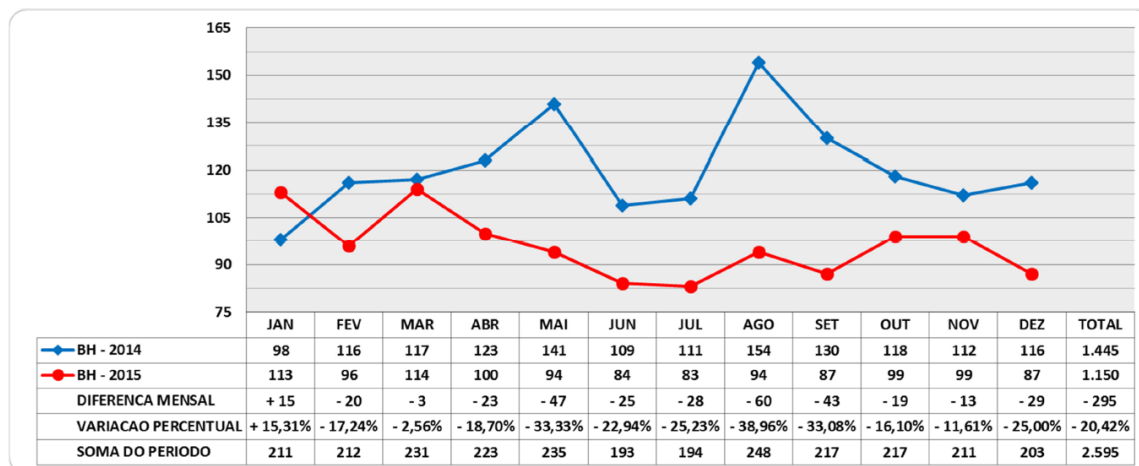
FONTE: REDS CINDS

Analisando-se o volume total de acidentes de trânsito ocorridos no município de Belo Horizonte em 2015, observamos um decréscimo de 17,06% em comparação ao ano anterior, o que representou uma redução de 2575 (dois mil quinhentos e setenta e cinco) eventos danosos no trânsito.

Com o advento e consolidação da reforma legislativa, iniciando-se no ano de 2013 uma maior fiscalização e efetividade dos ditames legais, percebe-se que somente no município de Belo Horizonte o patamar anterior de 15.728 (quinze mil setecentos e vinte e oito) acidentes anuais foi reduzido para um novo parâmetro em 2015 na ordem 12.520 (doze mil quinhentos e vinte) sinistros, representando um decréscimo de 20.34%.

O rigor da legislação aliado às ações de prevenção e educação apresentou melhor resultado não apenas no volume absoluto de acidentes ocorridos, mas também no número de lesões graves e mortes fruto de eventos no trânsito, o que qualifica ainda mais as ações preventivas e repressivas vejamos os números:

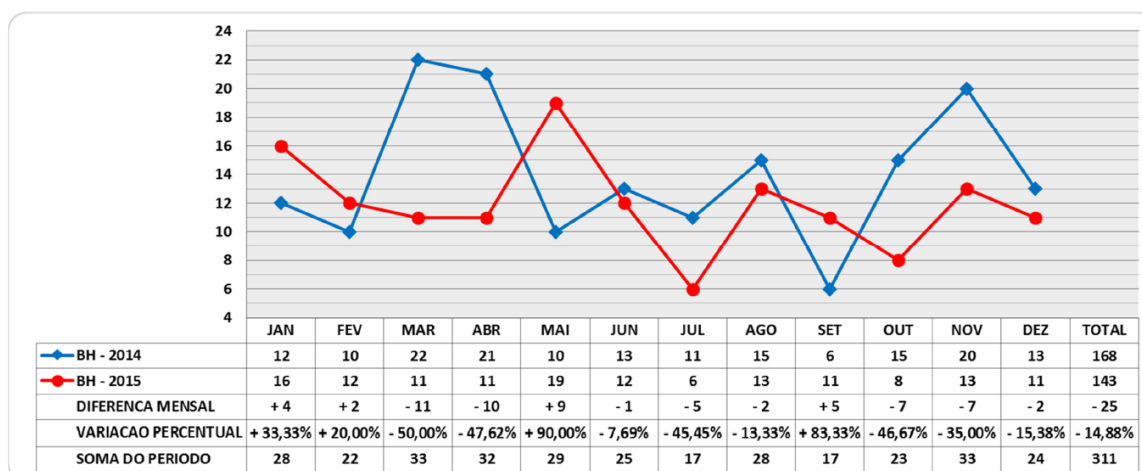
Registros de acidentes de trânsito com pelo menos uma vítima “grave ou inconsciente” no município de Belo Horizonte – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014- 2015



Após o primeiro ano de entrada em vigor da modificação legislativa com a consolidação dos novos parâmetros, observou-se uma redução de 20,42% no volume de lesões graves ou estado de inconsciência fruto de acidentes automobilísticos no município de Belo Horizonte, o que representou 295 (duzentos e noventa e cinco) pessoas sem sequelas graves.

O fator de redução também atingiu o número de mortos em razão de sinistros de trânsito no município de Belo Horizonte, principalmente no biênio 2014-2015, demonstrando a redução das gravidades dos a vide tabela abaixo.

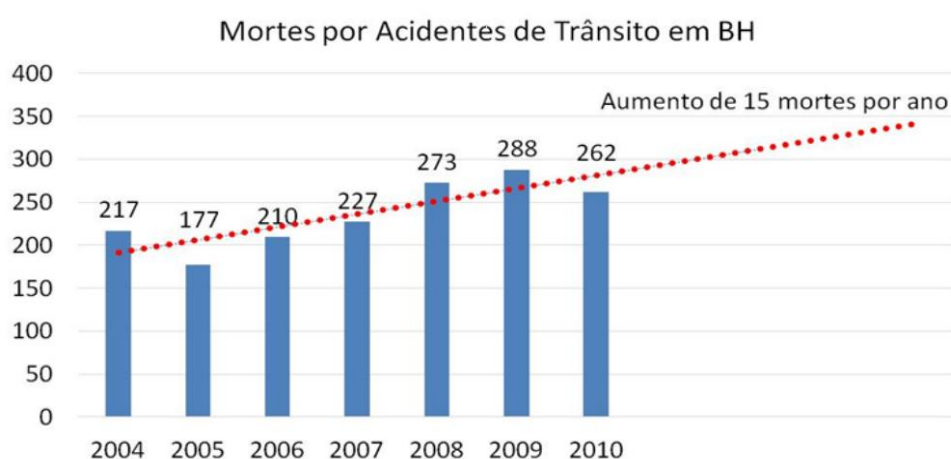
Registros de acidentes de trânsito com pelo menos uma vítima “fatal” no município de Belo Horizonte – valores absolutos e variação percentual mensal – 2014 - 2015



FONTE: REDS CINDS

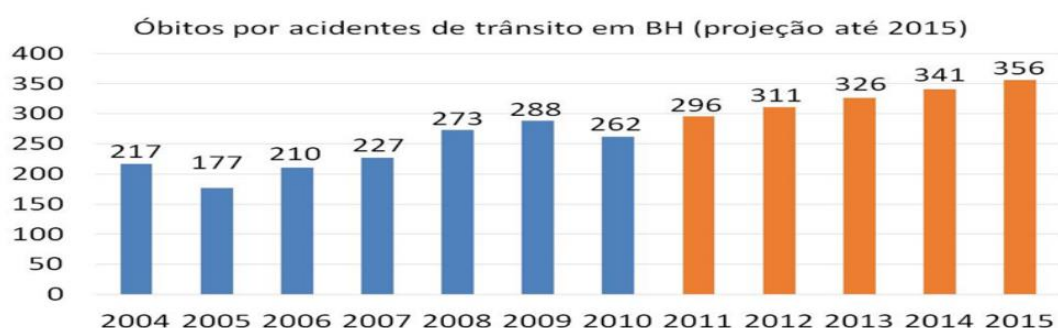
Notamos pela figura acima que em 2015 houve uma redução de 14,88% no tocante a mortalidade no trânsito em virtude de acidentes, representando a proteção efetiva de 143(cento e quarenta e três) vidas somente no município de Belo Horizonte.

Em recente levantamento a BHTRANS mensurou a projeção de mortos em razão de acidentes de trânsito tendo como base a linha de tendência que foi verificada entre os anos de 2004 e 2010, o que representava um incremento anual na ordem 15(quinze) mortes, conforme gráfico abaixo.

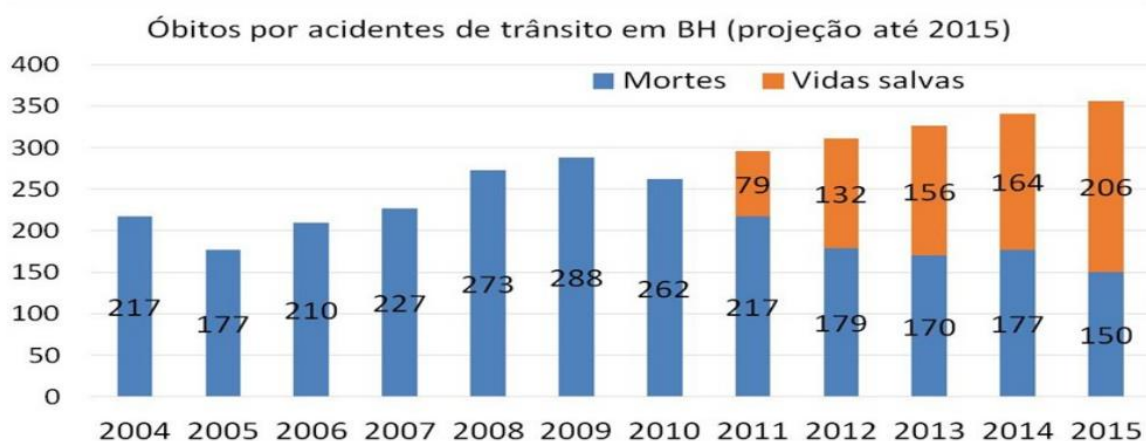


Em uma projeção de 2011 a 2015, passaríamos de um patamar de 262 (duzentas e sessenta e duas) mortes no trânsito para 356(trezentas e cinquenta e seis), ou seja, um aumento

de 35,8% na taxa de mortalidade no trânsito apenas no município de Belo Horizonte, de acordo com o gráfico abaixo.



Entretanto a queda observada de 2009 para 2010 se manteve, passando de 262 morte no ano de 2010 para 151 em 2015, ou seja, uma redução de mais de 40 %. Isso significa que 737 (setecentas e trinta e sete) pessoas foram salvas em virtude da mudança legislativa já discutida, além das ações preventivas e repressivas dos órgãos que integram o Sistema Nacional de Trânsito.



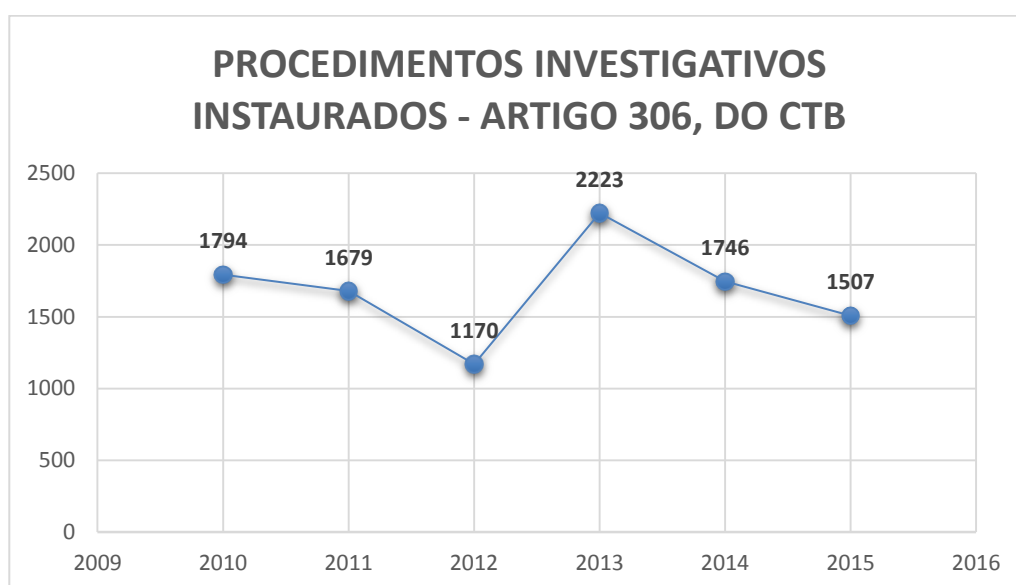
Dentro do sistema nacional de trânsito a Polícia Civil ganha destaque por ser responsável, no exercício das atividades de polícia judiciária, pelas investigações dos crimes praticados no trânsito dentre os quais se encontra o delito do artigo 306, do Código Trânsito Brasileiro.

As investigações criminais a cargo da polícia civil possuem um viés repressivo, viabilizando a adoção de medidas cautelares, inclusive a prisão, e sustentando o oferecimento

da ação penal pelo Ministério Público. Entretanto, um dos efeitos reflexos da ação investigativa da polícia judiciária é a prevenção qualificada, tanto na inibição do autor na reincidência do fato quanto no alerta gerado para toda a sociedade das consequências possíveis do ato criminoso.

Neste contexto, o DETRAN/MG, por meio da Delegacia Especializada de Acidentes de Veículos, que possui atribuição específica em relação aos crimes de trânsito e com uma atuação específica e capacitada, vem potencializando a repressão e a prevenção qualificada.

Em um levantamento realizado no sistema PCNET (Sistema de Gerenciamento de Procedimentos Policiais via web)) verificou-se a volumetria de Inquéritos Policiais e Autos de Prisão em flagrante referentes ao crime previsto no artigo 306, do CTB instaurados pela Polícia Civil de Minas no município de Belo Horizonte, entre os anos de 2010 a 2015, conforme gráfico abaixo:



Conforme já salientado em tópico antecedente, no final do ano de 2012 ocorreu uma mudança legislativa importante em relação ao crime previsto no artigo 306, do CTB, possibilitando a caracterização do crime de embriaguez sem a necessidade específica do exame de alcoolemia, que pode ser substituído por outros meios de prova, inclusive o relato do agente, o que impactou na atuação dos órgãos de repressão e prevenção.

Outro ponto que deve ser salientado é que a opinião pública e a necessidade de atuação positiva dos membros do sistema nacional de trânsito levaram no ano de 2013 a um incremento nas ações fiscalizatórias ostensivas, impactando diretamente o volume de expedientes

investigativos (IP e APFD) instaurados naquele ano, passando de 1170 (mil cento e setenta) em 2012 para 2223 (dois mil duzentos e vinte e três) no ano subsequente.

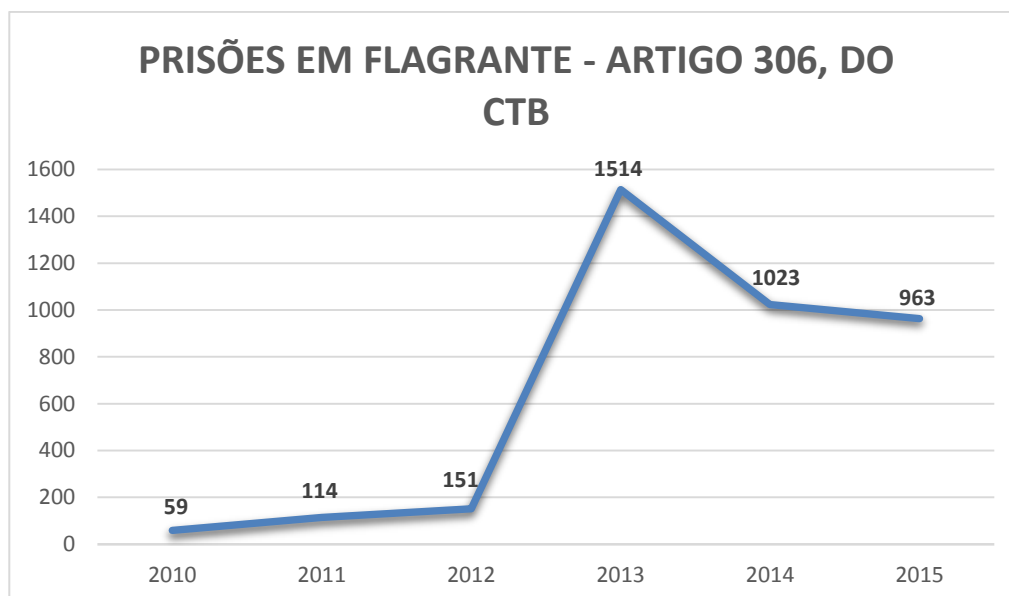
O aumento das ações fiscalizatórias motivadas pela inovação legislativa e pelas campanhas institucionais de prevenção impactaram diretamente no número de procedimentos flagranciais lavrados pela Polícia Civil, demonstrando a eficiência da mudança de postura do Sistema Nacional de Trânsito.

|             | Procedimentos | IP   | APFD |
|-------------|---------------|------|------|
| <b>2010</b> | 1794          | 1735 | 59   |
| <b>2011</b> | 1679          | 1565 | 114  |
| <b>2012</b> | 1170          | 1019 | 151  |
| <b>2013</b> | 2223          | 709  | 1514 |
| <b>2014</b> | 1746          | 723  | 1023 |
| <b>2015</b> | 1507          | 544  | 963  |

A tabela acima, extraída da base de dados do sistema PCNET da Polícia Civil de Minas Gerais, demonstra que nos anos de 2010 a 2012 o volume de procedimentos investigativos instaurados para a apuração do crime previsto no artigo 306, do CTB tinha como premissa de início a instauração de Inquéritos Policiais sem a condução em flagrante.

Entretanto, a partir do ano de 2013, com a modificação legislativa que possibilitou a comprovação do estado flagrancial da embriaguez por outros meios, além de incrementar o número absoluto de procedimentos investigativos, mudou a premissa de início, tornando como prevalência a condução e prisão em flagrante dos condutores.

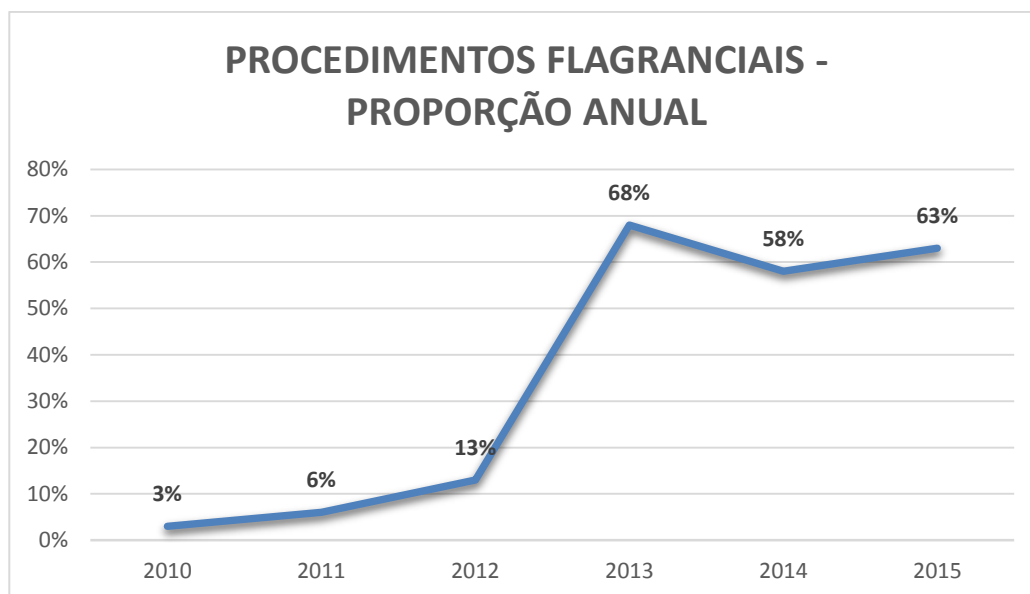
Em um comparativo entre os anos de 2012 e 2013, verifica-se no gráfico abaixo um aumento na ordem de 1000% no volume de procedimentos instaurados com a condução em flagrante do autor pela prática do crime previsto no artigo 306, do Código de Trânsito brasileiro, demonstrando, ainda, a eficiência da mudança legislativa sobretudo no que tange à comprovação da materialidade do crime.



Importante destacar que a inovação legislativa, possibilitando a caracterização do crime do artigo 306, do CTB sem a necessidade da prova laboratorial ou do uso do etilômetro, impactou diretamente na possibilidade de lavratura de prisões em flagrante, com a aplicação imediata de medidas repressivas e preventivas em relação ao condutor alcoolizado.

Com as mudanças no CTB e a manutenção das ações fiscalizatórias ocorreu uma inversão na lógica de atuação da Polícia Civil, pois o quadro anterior era de instauração posterior de procedimentos investigativos, comprometendo o início das investigações, passando para uma regra de marco inicial da atividade de polícia judiciária com a lavratura do Auto de Prisão em Flagrante.

O gráfico abaixo demonstra que a proporção antes de 2013 era de apenas 13% dos procedimentos instaurados com a prisão em flagrante do autor, alcançando um patamar de 68% já no primeiro ano da mudança de parâmetro legal e de atuação do sistema nacional de trânsito. Veja o gráfico abaixo:



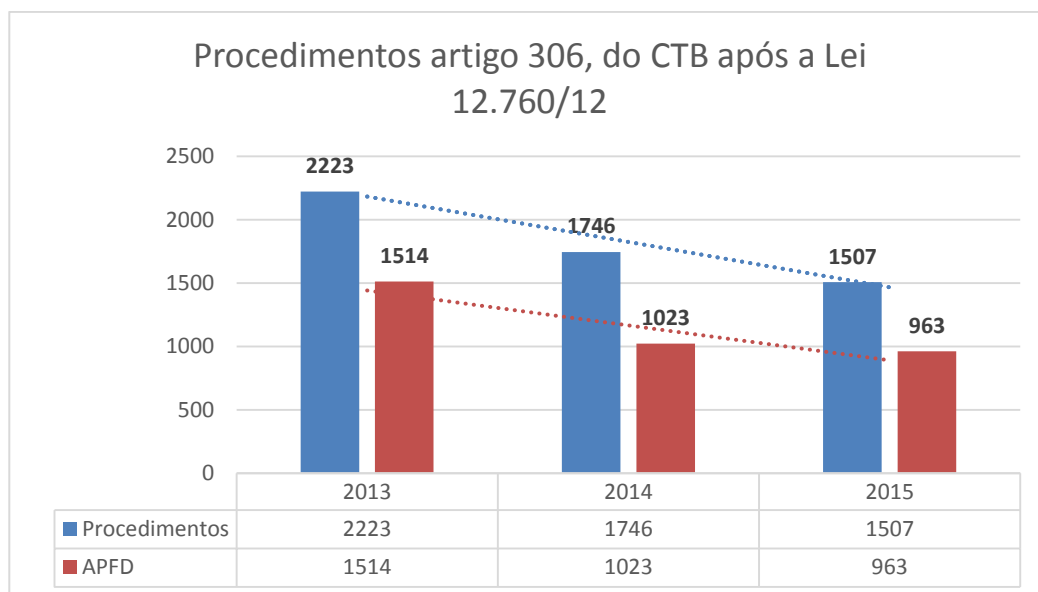
Essa inversão torna a ação repressiva mais eficiente, pois as diligências investigativas iniciam-se próximas ao fato criminoso, possibilitando uma resposta do sistema de justiça criminal mais adequada e célere, potencializando os efeitos da prevenção qualificada.

Importante registrar que após a implementação das mudanças legislativas e o incremento das ações fiscalizatórias por parte das instituições que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, conforme registrado acima ocorreu um aumento considerável nos procedimentos instaurados logo no primeiro ano de vigência (2013).

Não obstante, analisando-se os efeitos reflexos do primeiro ano de implementação, nota-se que ocorreu a redução do volume de procedimentos, acompanhando a análise acima em relação ao número de acidentes ocorridos, bem como à gravidade das lesões relacionadas aos eventos de trânsito.

O gráfico abaixo indica uma linha de tendência de redução dos procedimentos, denotando a necessidade de manutenção das políticas públicas para alcançarmos um trânsito em condições seguras proporcionando paz social.





Assim, os números analisados no presente ensaio indicam que após as modificações no artigo 306, do CTB, implementadas pela Lei 12.760/12, e o aumento das ações educativas e preventivas realizadas pelos diversos órgãos envolvidos no combate à violência viária, tornaram, a princípio, o trânsito menos letal.

## 6. CONCLUSÃO

O tráfego de veículos é uma conduta social e presente na vida urbana contemporânea, e tem na sua ontologia um risco tolerável, lícito, e suportado pela sociedade, que impõe normas regulamentando o trânsito.

Na tentativa de pacificar e reduzir os riscos naturais do trânsito, o Estado deteve para si o poder-dever de elaboração de normas sobre este tema, além das atividades de fiscalização, repressão, prevenção e educação, o que não afasta a necessidade de uma atuação cautelosa dos motoristas.

A morte prematura ou as deformidades dos jovens vítimas de acidente causam grande impacto, gerando custos econômico e social no país, impostos para toda a sociedade, dentre os quais podemos destacar: a perda da produtividade, custos médicos, danos a propriedade pública e privada, danos psicológicos, etc.

Indicar uma causa que mate tão rapidamente quanto os eventos de trânsito é uma tarefa árdua, pois, um único momento de distração ou uma conduta com inobservância das normas de trânsito, uma pessoa, até então sadia e apta ao exercício de suas atividades diárias, passará a integrar a longa lista dos mortos ou inválidos pelo trânsito.

O trânsito é um espaço de convivência com a participação ativa de vários atores, independente da classe social e econômica, origem étnica ou formação cultural. É uma verdadeira torre de babel, principalmente em um país tão miscigenado como o Brasil e que vivencia uma estratificação social e econômica sem precedentes.

Neste contexto, o comportamento no trânsito deve ser norteado pelo princípio da confiança fundado na premissa de que todos devem ser responsáveis e atuarem de acordo com as normas legais, visando evitar danos a terceiros, independente da categoria de usuários (motorista, passageiro, pedestre).

A imprudência e a falta de civilidade no trânsito no Brasil decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo. Em um espaço comum como as ruas, é comum a reprodução dos nossos instintos primitivos, com individualismo, competitividade e agressividade.

Além da busca incessante pela pacificação social no trânsito, os danos decorrentes dos sinistros de trânsito não são apenas de ordem afetiva e emocional quanto aos envolvidos e familiares, abarcando também efeitos reflexos em toda a sociedade que suporta os altos custos sociais e econômicos.

De acordo com relatório de pesquisa do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicada) intitulado Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea, no ano de 2014, gerando um custo para a sociedade na ordem de R\$ 12,8 bilhões.

Um fenômeno tão complexo como é o evento de trânsito possui como premissa uma série de fatores, dentre os quais merece destaque e atenção especial a embriaguez, notoriamente vetor de incremento no número e na gravidade das colisões e atropelamentos ocorridos nas vias brasileiras.

O presente estudo teve como objeto a análise da relação entre o uso de álcool e a condução de veículos automotores, como fator incremental na ocorrência de eventos de trânsito com vítimas fatais, bem como ações específicas e seus reflexos nos números de acidentes no município de Belo Horizonte.

Desde 2008 o legislador pátrio vem implementando várias modificações legislativas na tentativa de viabilizar uma intervenção mais eficiente por parte do Estado em relação aos crimes de trânsito, principalmente com o envolvimento de condutor embriagado.

A lei 12.760/12 representou um marco no combate à embriaguez na condução de veículos automotores, uma vez que ampliou os meios de prova para se comprovar a alteração da capacidade psicomotora do condutor envolvido em acidente veicular ou sujeito a fiscalização pelos órgãos de trânsito.

Após a implementação da modificação legislativa, percebeu-se no dia a dia brasileiro o aumento de campanhas educativas e ações preventivas, repressivas e fiscalizatórias, que, aliadas à inovação legal, representaram uma mudança no cenário vivenciado no município de Belo Horizonte.

De acordo com a análise estatística realizada, apesar do incremento da frota veicular vivenciado no município de Belo Horizonte, o número de acidentes de trânsito reduziu mais de 20% de 2013 a 2015, demonstrando o efeito positivo após uma atuação mais efetiva dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Ademais, com a modificação legislativa, as atividades repressivas executadas pela Polícia Civil ganharam maior efetividade, pois a comprovação da embriaguez ganhou novos contornos viabilizando a adoção de medidas interventivas de polícia judiciária, inclusive com um maior número de prisões em flagrantes pelo crime previsto no artigo 306, do CTB.

É importante destacar que o trânsito é um sistema em que tudo e todos são interdependentes e as ações de um interferem para a segurança do outro todas as ações

estruturais, educativas, preventivas e repressivas devem ser sistêmicas, integradas e coordenadas. Não se pode pensar o trânsito de uma maneira descontextualizada, com ações isoladas. A ausência de equilíbrio, comprometerá as ações.

É inútil tentar resolver os problemas do trânsito somente com medidas de engenharia, mudando os traçados da via ou só com sinalização. Da mesma forma, só punir sem sensibilizar para educar também se perde no contexto, assim como só tentar educar para a aprendizagem de comportamentos seguros também não funciona. Todas as ações têm que ser integradas e sistêmicas, estratégicas e bem alinhadas

É evidente que somente o recrudescimento da lei não é suficiente para solucionar o problema, a questão também deve ser enfrentada sob o ângulo da educação dos motoristas e pedestres, a fiscalização deve ser intensificada, a melhoria das condições das vias públicas, em regra em mal estado de conservação, sem condições de assegurar um trânsito seguro, decerto reduzirá o número de acidentes.

Não se ignora essa realidade, mas admitir que o condutor embriagado, causador de acidente de trânsito fosse preso em flagrante delito somente se realizasse o teste com o etilômetro ou fornecesse sangue para realização do exame, conforme previsão do art. 306, CTB, até a modificação perpetrada pela lei 12.760/2012 é algo inconcebível, que não mais responde à necessidade de se disciplinar o trânsito em nosso país.

O crime de embriaguez ao volante, previsto no art. 306 do código de trânsito brasileiro é um dos mais relevantes no ordenamento jurídico pátrio, em virtude das mortes decorrentes da mistura álcool e direção. O grande reflexo social do citado dispositivo é agravado pelo fato de que, no Brasil, o consumo de álcool está inserido em um contexto cultural. É nesse viés que a tutela penal se torna imprescindível.

Os resultados encontrados neste trabalho são importantes para apontar uma nova forma de combater a violência no trânsito, tendo como base o comportamento social, além de instigar novas pesquisas sobre o tema. No entanto, as informações aqui compiladas devem ser utilizadas como base de pesquisas futuras, com profunda e ampla discussão sobre os crimes de trânsito, tema ainda pouco explorado, mas que por sua grande relevância pede um debate mais democrático.

## 7. REFERÊNCIAS

BHTRANS. **Boletim da Vigilância em Saúde Projeto Vida no Trânsito**. 3ª Edição Ano VI, nº 1. Empresa de Transportes de Belo Horizonte S/A. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/files.do?evento=download&urlArqPlc=cartilha-boletim-projeto-vida-transito-9-3-2016.pdf>. Acesso em 1 dezembro de 2016.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em 21 de novembro de 2016.

BRASIL. **Lei n. 11705 de 11 de junho de 2008**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm). Acesso em 21 de novembro de 2016.

BRASIL. **Lei n. 12760 de 20 de dezembro de 2012**. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm). Acesso em 21 de novembro de 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 10 de novembro de 2016.

BRASIL. **Decreto n. 678 de 6 de novembro de 1992**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D0678.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D0678.htm). Acesso em 10 de novembro de 2016.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal parte geral**. Vol.1. art. 1 a 120., 14. ed. De acordo com as leis n. 12.012, 12.015 e 12.033, de 2009. São Paulo: Saraiva, 2010.

CAMMI, Carlos Tabasso. **Conceito Médico – Legal de Capacidade ou Aptidão Psicofísica de Tráfego**. Revista ABRAMET N. 31 Julho / Agosto 1999.

CINDS – SEDS . Centro Integrado de Informações de Defesa Social. **Diagnóstico de Acidentes de Trânsito**. Disponível em [http://www.seds.mg.gov.br/images/seds\\_docs/estatisticas/Estatisticas\\_transito/2016.04.15\\_CINDS\\_SEDS-MG\\_DIAGNOSTICO\\_DE\\_ACIDENTES\\_DE\\_TRANSITO\\_MG\\_2014-2015.pdf](http://www.seds.mg.gov.br/images/seds_docs/estatisticas/Estatisticas_transito/2016.04.15_CINDS_SEDS-MG_DIAGNOSTICO_DE_ACIDENTES_DE_TRANSITO_MG_2014-2015.pdf). Acesso em 10 de novembro de 2016.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto; PANDOLF, Ricardo Savacini. **Tanto Igualdade quanto hierarquia**. Revista Interdisciplinar de Gestão Social. Novembro 2014. Disponível em <https://portalseer.ufba.br/index.php/rigs/article/download/11729/11561>. Acesso em 10 de novembro de 2016.

DOMINGUES, Simone Cristina Aires. **Beber e Dirigir: Uma Avaliação Neuropsicológica das Funções Executivas no Uso Agudo do Álcool**. Tese de Doutorado: Espírito Santo, Universidade Federal do Espírito Santo- UFES, 2009.

DUAILIBI, S.; PINSKY, I.; LARANJEIRA, R.. **Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo**. Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 41, n. 6, p. 1058-1061, Dez. 2007

GODOI, Marciano Seabra de. **A obrigação de soprar o bafômetro e o direito de não produzir prova contra si mesmo**. 2008. Disponível em [http://www.carobaecunha.adv.br/003/00301009.asp?ttCD\\_CHAVE=62962](http://www.carobaecunha.adv.br/003/00301009.asp?ttCD_CHAVE=62962). Acesso em 10 de novembro de 2016.

GOMES, Luiz Flávio; CUNHA, Rogério Sanches; PINTO, Ronaldo Batista. **Comentários às reformas do código de processo penal e da lei de trânsito**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

GOMES, Ordeli Savedra. **Código de trânsito brasileiro comentado e legislação complementar**. 10ª edição. Curitiba: Juruá, 2015.

HONORATO, Cássio M. **Trânsito: infrações e crimes**. Campinas: Millennium, 2000. P. 497-502.

IPEA. **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea**. 2014. Disponível em [http://www.en.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/160516\\_relatorio\\_e\\_stimativas.pdf](http://www.en.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/160516_relatorio_e_stimativas.pdf). Acesso em novembro de 2016.

JESUS, Damásio E. de, 1935. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997)**. 7. Ed. Ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.

**LEGISLAÇÃO CRIMINAL ESPECIAL**. 2. Ed. Rev., atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010. (Coleção ciências criminais; Coordenação Luiz Flávio Gomes, Rogério Sanches Cunha).

MASSON, Cleber. **Direito Penal Esquematizado, parte geral**. 7. Ed.rev., atual e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2013.

NASCIMENTO, Francisco Guimarães. **Direitos de Trânsito**. Ed. Juarez de Oliveira. São Paulo, 1999.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 12. Ed. Rev. atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais comentadas**. Volume 2. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

OMS. **Relatório Global sobre Álcool e Saúde da Organização Mundial da Saúde**. Disponibilizado em <http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>. Acesso em 10 de novembro de 2016.

ONU. **O trânsito é uma das principais causas de morte e muitas nações não têm legislação sobre o tema: Excesso de velocidade e beber e dirigir são apontadas como causas de muitos acidentes.** Disponível em <https://nacoesunidas.org/oms-lanca-manual-em-portugues-sobre-legislacao-de-seguranca-no-transito/>. Publicado em 11/11/2014. Acesso em 21 de novembro de 2016.

PCNET. Sistema de Gerenciamento de Procedimentos Policiais via Web. **Relatório Gerencial de Procedimentos Investigativos.** Disponível em Banco de dados da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais. 2016.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro.** 9. Ed. Rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

ROXIN, Claus. Derecho Penal. Tomo I. Fundamentos. **La estructura de la teoria Del delito.** Madrid: Civitas, 1997.p.363s.

ROXIN, Claus. **Funcionalismo e imputação objetiva no direito penal.** 3. ed. Trad. Luís Greco. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

SANTOS, Andrea dos. **Morreu na Contramão Atrapalhando o Tráfego: Estudo sobre a justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte / MG.** Tese de Doutorado em Sociologia: Belo Horizonte, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, 2010.

SEGURADORA LIDER. **Anuário Estatístico, 2014. DPVAT.** Disponível em <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Anuario-Estatistico-2014-DPVAT.pdf>. Acesso em novembro de 2016.

SILVA, Maria Lélia Lima da Silva. **Álcool versus direção automobilística: um caminhar separados.** Revista Tropos, ISSN: 2358-212X, volume 1, número 4, edição de dezembro de 2015, pag. 03 e 04. Disponível em [http://revistas.ufac.br:8081/revista/index.php/tropos/article/view/425/pdf\\_50](http://revistas.ufac.br:8081/revista/index.php/tropos/article/view/425/pdf_50). Acesso em 17 de novembro de 2016.

ZAFFARONI, Eugênio Raúl. **Manual de Direito Penal Brasileiro,** 7ª ed., São Paulo, Revista dos Tribunais, 2007, v. 1