

ÁLCOOL X DIREÇÃO: UMA ANÁLISE SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO O USO DE ÁLCOOL POR CONDUTORES DE VEÍCULOS NA CIDADE DE RIO BRANCO-ACRE

Joseney Cordeiro da Costa ¹, Adão Cavalcante Mendes ², Nickolas Wallace Lima Mesquita ², Nickole Lima Mesquita²

1. Centro Universitário Uninorte. Procuradoria Geral do Município de Rio Branco. Rio Branco, Acre, Brasil;
2. Centro Universitário Uninorte. Rio Branco, Acre, Brasil.

RESUMO

O uso de álcool é considerado uma das principais causas de acidentes de trânsito, tanto, que foi estipulado em resolução do Denatran de Nº 432/2013 o “Teste de Etilômetro”, popularmente conhecido como teste do Bafômetro destinado à medição do teor alcoólico no organismo. Atualmente, as legislações e ações do poder público estão voltados para a proibição e fiscalização do uso de álcool por motoristas ao volante. Objetivo: realizar uma análise sobre Álcool *versus* Direção, tratando acerca dos crimes de trânsito envolvendo o uso do álcool por condutores, na cidade de Rio Branco, averiguando as principais legislações voltadas ao tema, no sentido de verificar sua eficácia para punição do condutor infrator. Métodos: trata-se de um estudo transversal, que utilizou os dados das estatísticas da engenharia de trânsito de Rio Branco, Acre, referente a ocorrência de acidentes de trânsito por condutores alcoolizados no ano de 2013. Resultados: durante o primeiro semestre do ano de 2013, ocorreram em Rio Branco 5.737 acidentes de trânsito provocados por condutores alcoolizados, dentre esses em 4.041 (70%) não houveram vítimas, 1.653 (29%) com vítimas e 43 (1%) com vítimas fatais. Os locais das maiores frequências dos acidentes foram as avenidas Ceará e Getúlio Vargas e a Via Chico Mendes. Conclusão: Apesar de todas as modificações feitas no código de trânsito brasileiro, os acidentes causados por condutores alcoolizados continuam ocorrendo e as penas previstas não submetem uma punição à altura para o infrator que atenda as expectativas da sociedade, principalmente aos que se tornaram vítimas.

Palavras-chave: Etanol, Direção Agressiva e Acidentes de Trânsito

ABSTRACT

The use of alcohol is considered one of the main causes of traffic accidents, so much so that it was stipulated in Denatran Resolution No. 432/2013 the “Ethylometer Test”, popularly known as the Breathalyzer test to measure the alcohol content in the body. Currently, drivers

behind the wheel focus the laws and actions of the government on the prohibition and enforcement of alcohol use. Objective: to conduct an analysis of alcohol versus driving, dealing with traffic crimes involving the use of alcohol by drivers in the city of Rio Branco, investigating the main legislation related to the theme, in order to verify its effectiveness to punish the offending driver. Methods: this is a cross-sectional study using data from traffic engineering statistics from Rio Branco, Acre, referring to the occurrence of traffic accidents by drunk drivers in 2013. Results: during the first semester of 2013, there were 5,737 traffic accidents caused by drunk drivers in Rio Branco, among which 4,041 (70%) had no victims, 1,653 (29%) with victims and 43 (1%) with fatalities. The locations of the highest frequency of accidents were the avenues Ceará and Getúlio Vargas and Via Chico Mendes. Conclusion: Despite all the changes made to the Brazilian traffic code, accidents caused by drunk drivers continue to occur and the penalties provided do not subject a punishment appropriate to the offender who meets the expectations of society, especially those who became victims. **Keyword:** Ethanol, Distracted Driving and Traffic Accidents.

1. INTRODUÇÃO

As bebidas alcoólicas são as drogas mais antigas que se têm conhecimento e atualmente são consideradas “*Drogas de Abuso*” porque alteram o comportamento do homem causando dependência psicológica e química. Já socialmente, são consideradas “*Drogas Lícitas*”, usadas em praticamente todos os grupos culturais, geralmente associados a eventos festivos (FARIAS, 2020).

O álcool e outras substâncias tóxicas funcionam como agentes potencializadores de uma latente agressividade adormecida no indivíduo. A sua ingestão, mesmo em pequenas quantidades, diminui a coordenação motora e os reflexos, comprometendo a capacidade de dirigir veículos, ou operar máquinas. Ele pode provocar euforia, perda de controle sobre os impulsos, tendência a confusão de conduta e juízo inadequado das situações de perigo, sendo assim pesquisas revelam que grande parte dos acidentes são provocados por motoristas que haviam bebido antes de dirigir (PIMENTEL, 2013).

Dados oficiais comprovam que o uso do álcool é o grande causador de acidentes, muitas vezes fatais e apesar de já existir uma legislação específica para os crimes de trânsito envolvendo o uso de álcool, ainda há bastante dificuldade quanto à fiscalização, educação preventiva, e à pena aplicada (PECHANSKY; DUARTE; BONI, 2010).

Desse modo, um grande número de pesquisas realizadas frente a essa temática, conduziu ao desenvolvimento de tecnologias para verificação e comprovação na prática do estado de alcoolemia dos condutores. O captador de amostras de ar alveolar, do etilômetro de Forester (1947), passou a ser empregado nas estradas americanas nos anos 50, por

exemplo. Desde então, foi possível realizar testes na prática e afirmar que vários acidentes foram resultantes de falha humana, provocados pelo abuso de álcool, e com o uso dessas tecnologias poderiam ser evitados (BRASIL, 2012).

Mudanças importantes ocorreram na legislação a fim de mudar o limite do consumo de álcool no sangue por condutores, sendo assim foi possível identificar possíveis mudanças de comportamento no ato de beber e dirigir. Em dezembro de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.760, que reforça a chamada “Lei Seca” (nº 11.705/2008) (BRASIL, 2008; BRASIL, 2012).

Trata-se de uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro que, além de aumentar o valor da multa administrativa nos casos de embriaguez ao volante, podendo dobrar em caso de reincidência no período de 12 meses, amplia as possibilidades de provas da infração de dirigir sob a influência de álcool ou qualquer substância psicoativa, as quais foram descritas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) na Resolução nº 432 de 23 de janeiro de 2013 (BRASIL, 2013).

A infração administrativa ocorrerá quando o condutor apresentar qualquer concentração de álcool por litro de sangue, medição igual ou superior a 0,05 mg de álcool por litro de ar (alveolar expirado) ou sinais de alteração de capacidade psicomotora. A penalidade consiste em multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, recolhimento da carteira de motorista e retenção do veículo (BRASIL, 2008).

Já o crime é configurado nos casos em que o motorista apresente concentração igual ou superior a 0.6 g de álcool por litro de sangue, medição igual ou superior a 0,34 mg de álcool por litro de ar (alveolar expirado), ou sinais de alteração de capacidade psicomotora. Dessa forma, o condutor ficará sujeito à detenção de 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter carteira de motorista (BRASIL, 2013).

Nesse sentido o presente artigo objetivou realizar uma análise sobre *Álcool versus Direção*, tratando acerca dos crimes de trânsito envolvendo o uso do álcool por condutores, na cidade de Rio Branco, averiguando as principais legislações voltadas ao tema, no sentido de verificar sua eficácia tanto para punição do condutor infrator, quanto para o crescimento de medidas que visem diminuir a ocorrência dos acidentes de trânsito.

2. MÉTODO

Trata-se de um estudo transversal, exploratório, de dados secundários, que utilizou informações das estatísticas da Engenharia de Trânsito de Rio Branco, Acre, referente a

ocorrência de acidentes de trânsito por condutores alcoolizados no primeiro semestre de 2013.

Os dados utilizados são de domínio público e foram coletados no site do Departamento Estadual de Trânsito do Acre no seguinte endereço eletrônico: <<https://www.detran.ac.gov.br/>> e através do click no ícone: estatísticas e em seguida Acidentes de Trânsito.

Os critérios de inclusão utilizados foram: Todos os dados acidentes de trânsito causados por condutores alcoolizados no primeiro semestre do ano de 2013. Foram excluídos os dados de acidentes de trânsito provocados por pessoas não alcoolizadas e fora do período de estudo.

As técnicas de coleta de conteúdo para as discussões do presente artigo foram abordadas com a documentação indireta, através da pesquisa documental na legislação brasileira, dados estatísticos relacionados aos acidentes causados por álcool, infrações de trânsito, penalidades aplicadas aos infratores, juntamente com a pesquisa bibliográfica, traçando, assim, um método de investigação que norteou toda a pesquisa para que fosse alcançado o objetivo desejado.

Os dados quantificados foram apresentados em frequência absoluta e percentual. Foram demonstrados em forma de tabelas, gráficos e figuras de acordo com as variáveis existentes. Os valores encontrados foram arredondados em porcentagem aproximada. Para a produção dos gráficos e tabelas foi utilizada a ferramenta do Microsoft Office Excel 2010.

O trabalho não foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa – CEP local, por se tratar de estudo em fontes secundárias e não se enquadrar dentro da legislação do CONEP/MS, Resolução de 466/2012.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. RESULTADOS

O Detran/AC – Departamento de Trânsito do Estado do Acre é o principal responsável pelo mapeamento dos acidentes de trânsito no sentido de identificar suas causas e ocorrências. A polícia militar através de seus agentes de trânsito que atuam diretamente no

trânsito da cidade de Rio Branco, tem agido em prol do combate aos acidentes e especialmente no intuito de conscientizar os motoristas.

Para objeto de análise deste trabalho foram escolhidos os dados estatísticos dos seis primeiros meses do ano de 2013 no que diz respeito aos acidentes de trânsito envolvendo pessoas alcoolizadas na cidade de Rio Branco, Acre, expostos abaixo.

O Relatório emitido pelo Detran/AC no ano de 2013 e publicado no site procurou verificar as características dos acidentes de trânsito, principalmente o perfil das partes envolvidas nesses acidentes, como também o local e o horário, além de outros dados. Além disso, as ocorrências de acidentes de trânsito são divididas em três classes: acidentes de trânsito com vítimas, acidentes de trânsito com vítimas fatais e acidentes de trânsito sem vítimas.

Durante o primeiro semestre do ano de 2013, ocorreram em Rio Branco 5.737 acidentes de trânsito provocados por condutores alcoolizados, dentre esses 4.041 (70%) não houveram vítimas, 1.653 (29%) com vítimas e 43 (1%) com vítimas fatais.

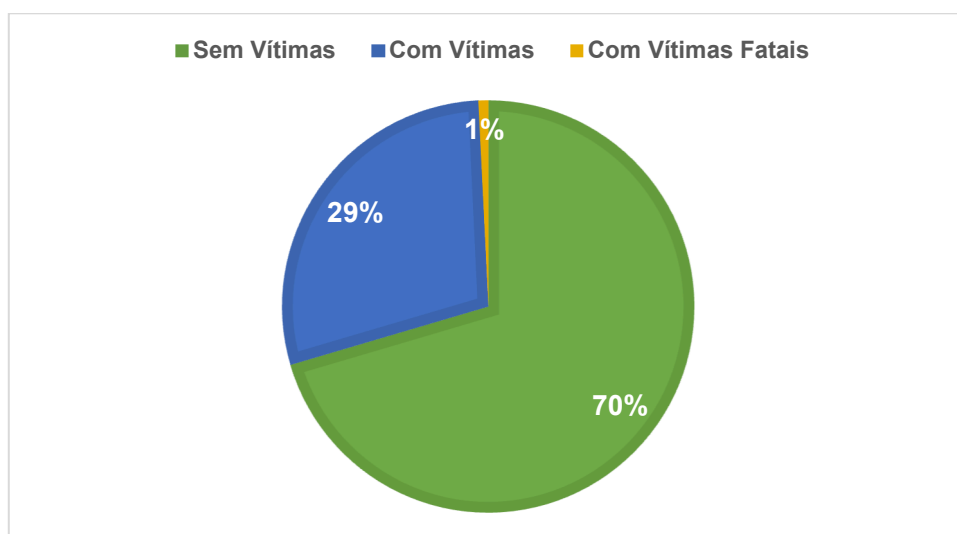


Figura 1. Percentual de acidentes de trânsito quanto as vítimas, por condutores alcoolizados, em Rio Branco -Acre nos seis primeiros meses do ano de 2013 (n=5.737).
Fonte: (DETRAN\AC – 2013)

As colisões entre veículos são a grande maioria dos acidentes de qualquer natureza (com vítima, vítima fatal ou sem vítima), como se vê na tabela abaixo, indicando que em 2013 ocorreram 3.851 (95,3%) de acidentes com colisão, sendo que no período de estudo, houveram no total 4.041 acidentes de trânsito sem vítimas, ocasionados por condutores sob efeito de álcool.

Tabela 1. Natureza das ocorrências de acidentes de trânsito sem vítima, por condutores alcoolizados, em Rio Branco -Acre nos seis primeiros meses do ano de 2013.

Natureza da Ocorrência	FA (N)	FR (%)
Atropelamento de Animal	17	0,42
Capotamento	8	0,20
Choque com Objeto Fixo	114	2,82
Colisão	3851	95,30
Outros	27	0,67
Tombamento	24	0,59
Total	4.041	100,00

Fonte: DETRAN\AC - 2013

De acordo com os dados evidenciados na tabela 02, quanto as ocorrências de acidentes provocados por condutores sob efeito de álcool, observa-se que ocorreram 1.287 acidentes com vítimas, sendo que no primeiro semestre de 2013, houveram no total 1.653 acidentes de trânsito sem vítimas, ocasionados por condutores sob efeito de álcool.

Tabela 2. Natureza das ocorrências de acidentes de trânsito com vítima, por condutores alcoolizados, em Rio Branco -Acre nos seis primeiros meses do ano de 2013.

Natureza da Ocorrência	FA (N)	FR (%)
Atropelamento	176	10,65
Atropelamento de Animal	23	1,39
Capotamento/Tombamento	24	1,45
Choque com Objeto Fixo	33	2,00
Colisão	1287	77,86
Outros	110	6,65
Total	1653	100,00

Fonte: DETRAN\AC - 2013

Observa-se que o condutor sempre é o maior causador de acidentes, como já exposto anteriormente nas tabelas acima. Raramente as colisões são por causas alheias aos motoristas, sendo estes os maiores culpados por geralmente não observarem as leis de

trânsito principalmente a lei seca e nesses casos muitas vezes geram vítimas fatais, conforme a tabela a seguir:

Tabela 3. Natureza das ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais, por condutores alcoolizados, em Rio Branco -Acre nos seis primeiros meses do ano de 2013.

Natureza da Ocorrência	FA (N)	FR (%)
Atropelamento	6	13,95
Choque com Objeto Fixo	2	4,65
Colisão	30	69,77
Outros	1	2,33
Queda durante a colisão	4	9,30
Total	43	100,00

Fonte: DETRAN/AC - 2013

Assim, em 2013 foram 30 vítimas fatais em acidentes de trânsito por colisão, correspondendo a 69,77%.

De acordo com os dados coletados, o setor de engenharia do Detran/AC também averiguou as regiões onde ocorrem mais acidentes de trânsito por condutores alcoolizados. A 1ª Regional, onde se localizam as principais vias de maior tráfego de Rio Branco, é a que mais se destaca quanto aos acidentes de trânsito. São vias como a Avenida Ceará e Getúlio Vargas que apresentam o maior índice de acidentes de trânsito na cidade de Rio Branco.

Na figura 2, percebe-se a concentração na Avenida Ceará, onde ocorre o maior número de acidentes de trânsito.

Com a inauguração da 4ª Ponte entre as regiões do 1º Distrito e o 2º Distrito de Rio Branco no Bairro 06 de Agosto, o tráfego de veículos passou a se concentrar mais pela Avenida Ceará e assim os acidentes começaram a aparecer com mais frequência no final da Avenida Ceará, próximo ao Terminal Urbano. Quanto a Regional 2, os acidentes se concentram na Via Chico Mendes, que por muito tempo foi o único ponto de acesso entre o 1º e 2º Distritos da cidade.

Mesmo com a abertura de outras vias que também dão acesso ao segundo Distrito, a Via Chico Mendes ainda apresenta grandes números de acidentes de trânsito, principalmente por interligar todas as vias que levam a essa região.



Figura 2. Principais locais de acidentes de trânsito na Avenida Ceará e Avenida Getúlio Vargas, por condutores alcoolizados, nos seis primeiros meses do ano de 2013.
Fonte: (DETRANAC, 2013)



Figura 3. Principais locais de acidentes de trânsito na Via Chico Mendes, por condutores alcoolizados, nos seis primeiros meses do ano de 2013.
Fonte: (DETRANAC, 2013).

Esta amostra de dados é de suma importância para o trânsito da cidade de Rio Branco. A partir da identificação dos sinistros em seus mais variados aspectos pode-se ter uma ideia dos pontos a serem melhorados ou até modificados.

3.2. DISCUSSÃO

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em seu artigo 306, inciso I, determina a quantidade de álcool para caracterizar a conduta típica de condução de veículo sob o uso de álcool, qual seja, 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. Sendo assim, logicamente a direção sob o uso de álcool é totalmente inadmissível, com propensões enormes para acidentes (BRASIL, 1997).

Existem várias causas para os acidentes de trânsito que decorrem de ações ou omissões realizadas pelo condutor, entre as quais, estão: imprudência, imperícia ou negligência do condutor; excesso de velocidade, desrespeito à sinalização, ingestão de bebidas alcoólicas, ultrapassagem indevida, má visibilidade em decorrência de chuva ou nevoeiro, falta de atenção, falta de manutenção adequada no veículo, distração do condutor com música, conversas ou celular, dentre outras (OFFMANN; CARBONELLI; MONTORO, 1996).

O ramo da psicologia que estuda os acidentes de trânsito identifica várias teorias que buscam explicar tudo que envolve um acidente de trânsito descreve a teoria da “Multicausalidade” a qual indica que o acidente não tem uma causa única e é desencadeado pela convergência de vários fatores ou determinantes que atuam de modo simultâneo, geralmente em diferentes níveis e com desigual importância (SANTOS, 2010).

O mesmo autor, comenta ainda a teoria de Rozestraten que explica que o comportamento do indivíduo é influenciado por diversos estímulos provenientes do ambiente em geral, como árvores e anúncios, do ambiente de trânsito, como sinalização e vias, do próprio veículo e seus comandos, como também pelo ambiente corporal, situações a que está sujeito o indivíduo como cansaço, dor, fadiga (SANTOS, 2010).

A Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 foi criada com o intuito de inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, além de outras providências nesse sentido. Essa lei alterou o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/97) como também alterou a Lei nº 9.294/96 que dispõe sobre a restrição ao uso e à propaganda de bebidas alcoólicas, dentre outros (BRASIL, 1996; BRASIL 1997; BRASIL 1998).

De acordo com Ribeiro e Silva (2014), “a missão imbuída nessas mudanças era a de alertar a sociedade para os riscos da associação do álcool e da direção. Assim, almejava-se a redução dos índices, até então, alarmantes”.

São índices realizados através de pesquisas, como a de Farias e Colaboradores, por exemplo, que identificou que 30% dos acidentes de trânsito ocorria devido ao uso de álcool pelos condutores (FARIAS, 2009).

Nesse sentido, em 2007 o Ministério da Saúde afirmou que metade das mortes no trânsito era causada pelo consumo de bebida alcoólica, o que ocasionou ainda mais a preocupação do Poder Público, que ansiava por mudanças na legislação e na fiscalização dos condutores irregulares (BRASIL, 2011).

Diante desse cenário, onde a criminalidade crescia e não se tinha uma forma efetiva de coibir ou fiscalizar as práticas ilícitas comumente ocorridas, a Lei 11.705/2008 apresentou mudanças na legislação de trânsito brasileira, com objetivos claros no sentido de impor medidas mais severas para quem infringir a lei, especialmente no que diz respeito à alcoolemia, como também mudanças para os estabelecimentos comerciais que vendem e/ou oferecem bebidas alcoólicas (BRASIL, 2008).

Como dito anteriormente, a Lei 11.705/2008 foi criada para alterar alguns dispositivos já existentes, tanto no Código de Trânsito Brasileiro, quanto na Lei que preconiza acerca dos estabelecimentos que oferecem bebidas alcoólicas. O artigo 1º já afirma que a criação da lei seria para modificar alguns artigos de leis já existentes. Inicia modificando dispositivos da Lei nº 9.294/96, como se vê nos artigos 2º a 4º da Lei 11.705/2008: “São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local” (BRASIL, 2008).

Existem dois requisitos principais para essa vedação: o local onde fica proibida a venda ou oferecimento de bebidas alcoólicas, que são as faixas de domínio de rodovia federal, e a finalidade da compra, qual seja o consumo no referido local. O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte), define “Faixa de domínio” como:

A base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo (DNIT, 2016).

Assim, nas faixas de domínio de Rodovia Federal ou em terrenos contíguos à essa faixa de domínio que tem acesso direto à rodovia, resta vedado todo o consumo de bebidas

alcoólicas já que é um local onde só existe tráfego de veículos, portanto, tal consumo incentivaria a condução sob efeito de álcool, o que não se pode aceitar. Note que o local é “Rodovia Federal”, portanto não diz respeito à áreas urbanas, como o §3º do artigo 2º da lei 11.705, de junho de 2008 que preocupa-se em destacar, dispondo o seguinte: “*Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal*”. Além disso, o texto legal apresenta o requisito de “consumo no local”, deixando subentendido, que pode haver a comercialização, mas o consumo no local é expressamente vedado (BRASIL, 2008).

Caso alguém viole tal dispositivo, a multa é de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais), §1º do art. 2, quando for a primeira vez em que o agente estiver cometendo tal irregularidade, pois se houver reincidência na mesma prática delituosa, dentro do prazo de 1 ano, a multa será aplicada em dobro e a autorização de acesso à rodovia fica suspensa também por 1 ano (§ 2º do art. 2) (BRASIL, 2008).

O art. 3º da lei dispõe sobre a obrigação que tem o estabelecimento comercial que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, localizados no local de que trata o art. 2º, de afixar em local amplamente visível um aviso de vedação de consumo de bebida alcoólica no local, no sentido de fornecer informação adequada ao consumidor. Para o descumprimento dessa afixação de aviso, o infrator fica sujeito à multa de R\$ 300,00 (trezentos reais), conforme parágrafo único do art. 3º (BRASIL, 2008).

A responsável pela fiscalização e aplicação dessas multas do art. 2º e 3º, anteriormente citadas, é a Polícia Rodoviária Federal, a quem compete as Rodovias Federais (art. 4º). Os Estados, Municípios e Distrito Federal podem exercer a fiscalização e aplicação de multas, desde que a União firme convênios com os referidos entes (§1º do art. 4º) (BRASIL, 2008).

Todos esses artigos foram de fato uma inovação, pois a Lei nº 9.294/96, não regulamentava sobre a venda de bebidas nas Rodovias Federais, mas apenas em estabelecimentos na área urbana. Quanto aos dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por outro lado, foram alterados pela Lei 11.705/2008, como se vê pelas mudanças nos arts. 10, 165, 276, 277, 291, 296 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro, a saber:

- *O art. 10 do CTB apenas foi acrescido com o inciso XXIII que diz respeito à composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);*

- O art. 165 teve mudança em seu caput que passou a ter a seguinte redação: “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. Antes o texto legal dizia o nível de decigrama por litro, mas a nova lei passou essa informação para o caput do artigo que dispõe sobre o crime (como se verá a seguir). A infração continua sendo gravíssima, e a penalidade é multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses, como também a medida administrativa de retenção do veículo até apresentação de condutor hábil e recolhimento do documento de habilitação.
- o art. 276 que antes previa que a comprovação de que o condutor estava impedido de dirigir veículo automotor era se constasse seis decigramas de álcool por litro de sangue, teve nova redação: “Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código”. Também quanto ao órgão que disciplina os índices de alcoolemia anteriormente à Lei 11.705/2008 era o Contran, e com essa lei passou a vigorar como o “Órgão do Poder Executivo Federal”.
- O art. 277 alterou os parágrafos segundo e terceiro, passando a constar como nova redação, o seguinte: § 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. No caso, o legislador tirou a frase “no caso de recusa do condutor à realização dos testes”, e apenas descreveu as formas de obtenção de outras provas diversas ao teste do bafômetro. Por isso, inclui-se o parágrafo 3º, para apresentar as penalidades e medidas administrativas que deveriam ser aplicadas ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos exames ou procedimentos estabelecidos no presente artigo.
- A mudança no art. 291 foi mais extensa, pois antes tinha apenas o parágrafo único. Com a Lei 11.705/2008, aumentou para um parágrafo primeiro e incisos e parágrafo segundo, que trazem os casos em que não serão aplicados aos crimes de trânsito de lesão corporal o disposto na Lei 9.099/95, ou seja, os agentes que estiverem sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ou participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; ou transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora), devem ser submetidos à inquerido policial para investigação da ação penal (§2º do art. 291).
- O art. 296, do CTB, passou a vigorar com a seguinte redação: “Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis”. O texto legal anterior usava o termo “o juiz poderá aplicar”, portanto, apenas suprimiu o verbo “poderá”, ficando claro que o juiz DEVE aplicar as penalidades propostas.
- Por fim, o art. 306 sofreu mudança em seu caput detalhando a concentração de álcool por litro de sangue, para caracterizar o crime de embriaguez ao volante: “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”. Criou também o parágrafo único, o qual dispõe que o Poder Executivo Federal deve estipular a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para a caracterização do crime tipificado neste artigo.

Nesse sentido, Araújo (2009) estudando a “Lei Seca” em sua obra *Trânsito: Reflexões Jurídicas* afirma que:

A mudança drástica na legislação justifica-se pela crescente participação de condutores embriagados nos acidentes de trânsito, como demonstram as estatísticas dos órgãos públicos, mas não há como negar que nem a sociedade estava preparada para uma mudança cultural tão acentuada, nem o Poder público estava aparelhado adequadamente para uma investida maciça contra os ébrios do volante.

Mesmo com tantas inovações trazidas pela “Lei Seca”, os dispositivos quase em sua totalidade foram alterados no ano de 2012 pela Lei 12.760/2012.

A mais recente lei que alterou o Código de Trânsito Brasileiro é a nº 13.281/2016, que entrou em vigor no dia primeiro de novembro de 2016. As novidades foram principalmente em relação aos valores das multas, quanto ao tempo de suspensão da CNH e novos limites de velocidade em rodovias de pista dupla sem sinalização, além do crime de embriaguez ao volante que é disciplinado pelo artigo 306 do novo Código de Trânsito Brasileiro, que diz o seguinte: Art. 306. *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 (BRASIL, 2016).*

Portanto, existem alguns requisitos para a configuração desse crime, senão vejamos:

1. Conduzir veículo automotor: o condutor que estiver na direção de veículo automotor terrestre, habilitado ou não para tal, se enquadra em um dos requisitos. Trata-se de uma ação: “conduzir” o veículo, ou, dirigir o veículo. A definição de veículo automotor se encontra no próprio Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I:

Veículo Automotor - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico) (BRASIL, 2016).

Assim, os veículos que não são a motor de propulsão não se enquadram nesse crime, devendo passar por outras formas legais de punição, caso venham a cometer ato ilegal.

2. Capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. O CTB estipula que o condutor que estiver com a “capacidade psicomotora alterada”, ou seja, a coordenação motora, a percepção visual e auditiva, a atenção, concentração, memória, e até mesmo a linguagem estão alteradas pelo uso de bebidas alcoólicas levando o condutor de veículo automotor a não ter a capacidade adequada para a direção de veículo automotor (BRASIL, 2016).

De acordo com Rios (2014), a capacidade psicomotora alterada significa a “afetação das faculdades psicofísicas de percepção, autocontrole e reação”. Segundo o autor, se o agente, mesmo tendo ingerido bebida alcoólica, não apresentar a sua capacidade psicomotora alterada, a sua conduta não se adapta ao que dispõe o art. 306 do CTB, sendo uma conduta atípica. Logo, deve-se ter um contexto de direção perigosa ou anormal, onde se pode constatar a efetiva alteração da capacidade psicomotora, através das medidas dispostas nos parágrafos do art. 306.

3. Influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: o uso de álcool ou qualquer substância que altere a capacidade psicoativa é indispensável para a configuração do crime de embriaguez. No caso do álcool, o teste do bafômetro é suficiente para comprovar a concentração de álcool no sangue do condutor.

Os parágrafos primeiro, segundo e terceiro do artigo 306 do CTB trazem as medidas para apuração do crime de embriaguez ao volante, conforme segue:

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

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

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora (BRASIL, 2016).

Portanto, a conduta de direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou substância psicoativa será constatada por dois principais fatores: concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas, ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar. Quando o condutor é pego no ato do disposto no *caput* do art. 306, CTB, o modo efetivo e mais rápido de verificar a quantidade de álcool por litro é o teste do bafômetro (*vide tópico 1.2*), mas pode também passar por exame de sangue quando for possível pelas autoridades competentes. Os agentes de trânsito ou policiais, militares ou federais, são os responsáveis pela abordagem do motorista e verificação da situação do mesmo (HONORATO, 2009).

Ocorre que o condutor não é obrigado a realizar nenhum dos testes (seja bafômetro ou teste de sangue), tendo em vista, que conforme a legislação brasileira, ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, dificultando sobremaneira a averiguação por parte da autoridade competente. Por isso, que o inciso II do §1º traz outra alternativa, qual

seja, a verificação de sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora. Sobre isso, Santos afirma que:

Negando-se o motorista a se sujeitar a qualquer desses procedimentos e apresentando ele notórios sinais de embriaguez, o agente público procede ao preenchimento de um *termo de constatação* onde, juntamente com duas testemunhas, conclui que o condutor estava dirigindo sob efeito de álcool e toma as medidas *administrativas* (art. 165) elencadas no Código de Trânsito Brasileiro. Neste caso não se procede às medidas na esfera penal, já que não se tem como mensurar a concentração de álcool no sangue do motorista fiscalizado (SANTOS, 2010).

De acordo com Santos (2014), a autoridade policial deve realizar esse termo de constatação para investigação posterior, tendo em vista a sua função de proteção à sociedade e priorizar a segurança no trânsito. Logo, se é perceptível que um condutor se encontra alcoolizado ou sob efeitos de drogas, porém não pode ser confirmado por um teste científico por recuso deste condutor, a autoridade policial não pode permitir que o mesmo continue na prática criminosa. Ainda segundo o mesmo autor, “o trabalho do agente fiscalizador, quando da confecção do termo de constatação, deve ser entendido como o de uma testemunha”, já que o mesmo constatou que o condutor estava de forma irregular.

O parágrafo segundo do art. 306, dispõe que a verificação pode ser feita também 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. O órgão responsável pela regulamentação da equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime de embriaguez é o Contran – Conselho Nacional de Trânsito, conforme dispõe o § 3º (BRASIL, 2016).

Assim, o Contran elaborou a Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013, resolução esta que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto no art. 306 do CTB.

O Anexo II da Resolução nº 432/13, estipula detalhadamente os sinais de alteração da capacidade psicomotora do condutor, divididos em 5 grupos, quais sejam:

- a) Quanto à aparência, se o condutor apresenta: sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordem nas vestes e odor de álcool no hálito.
- b) Quanto à atitude, se o condutor apresenta: agressividade, arrogância, exaltação, ironia, se está falante ou se apresenta dispersão.
- c) Quanto à orientação, se o condutor: sabe onde está, sabe a data e a hora.

- d) Quanto à memória, se o condutor: sabe seu endereço e lembra dos atos cometidos;
- e) Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta: dificuldade no equilíbrio, fala alterada.

Mediante a esses dados, a autoridade policial consegue realizar um efetivo trabalho, mesmo com a recusa do condutor em se submeter aos testes descritos no Código de Trânsito Brasileiro.

Para o condutor que se enquadrar na conduta típica descrita no art. 306 do CTB, a penalidade é detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 2016).

Como a pena máxima é superior a dois anos, não é considerado um delito de menor potencial ofensivo (art. 61 da Lei 9.099/95), e conseqüentemente não pode ser julgado pelo Juizado Especial Criminal, ainda que o art. 291 do CTB admita a aplicação da Lei dos Juizados especiais aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa (BRASIL, 1995).

O Crime de embriaguez ao volante é, portanto, um crime comum, que admite o arbitramento de fiança, por preencher o requisito do art. 322 da lei nº 12.403, de 4 de maio de 2011, do Código do processo Penal (CPP): “A autoridade policial somente poderá conceder fiança nos casos de infração cuja pena privativa de liberdade máxima não seja superior a 4 (quatro) anos”. Em uma ação penal o acusado poderá ter direito a suspensão condicional do processo, ou responder o mesmo em liberdade já que não faz jus à prisão preventiva, segundo o que preceitua o art. 313, inciso I do CPP (BRASIL, 2011).

Caso haja condenação, a privativa de liberdade (detenção de seis meses a três anos) aplicada deve ser substituída automaticamente por pena restritiva de direitos, em obediência ao art. 44 do CPP, por se tratar de crime culposos, além da pena máxima ser de 3 anos, ou seja, se ao agente for imputado apenas o crime previsto no art. 306 do CTB ele jamais cumprirá uma penalidade na prisão (BRASIL, 2011; BRASIL, 2016).

Quanto às outras penalidades são de cunho administrativo, positivadas no Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se de infração gravíssima, sendo aplicada multa em dez vezes e suspensão do direito de dirigir por 12 meses, podendo ainda ser recolhido o documento de habilitação e o veículo ficar retido (art. 165, CTB). A suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta isolada ou cumulativamente com outras penalidades (art. 292, CTB) (BRASIL, 2016).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão do uso de álcool por condutores de veículos tem sido cada vez mais discutida no meio jurídico. O legislador tem se preocupado em ditar medidas mais severas para os que descumprem a lei tendo em vista a recorrência no uso de álcool por condutores e a grande ocorrência de acidentes, com vítimas fatais inclusive. O trânsito se torna cada vez mais assustador em razão das suas consequências perigosas. Tudo evidencia a falta de uma polícia adequada para os transportes que não colabora para uma política de trânsito eficaz.

Torna-se um problema de saúde pública e segurança, esse universo de usuários dessas substâncias ocasionando um grande prejuízo econômico à nação, perda de produtividade, e qualidade ruim em grande parte dos bens e serviços produzidos no país.

Sendo assim, o que se observa é que apenas as Campanhas, como o “Álcool Zero” por exemplo, onde são realizadas blitz em várias partes da cidade, é que se mostram eficazes para, no mínimo, a tentativa de conscientização da sociedade. Mas a aplicação da Lei quanto ao Crime de Embriaguez tem tido nada menos do que uma ínfima aparição no meio jurídico.

5. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, J. M. **Trânsito, reflexões jurídicas: comentários e aspectos polêmicos dos principais artigos do Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Letras Jurídicas, 2009.

BRASIL. **Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996**. Dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas. Brasília, DF, 1996

BRASIL. **Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas. Brasília, DF, 2008.

BRASIL. **Lei 9.099 de 26 de setembro de 1995**. Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. Brasília – DF, 1995.

BRASIL. **Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Brasília - DF, 2016.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 23 de setembro de 1997. Brasília - DF, 1997.

BRASIL. **Lei nº 12.403, de 4 de maio de 2011**. Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, relativos à prisão processual, fiança, liberdade provisória, demais medidas cautelares, e dá outras providências. Brasília - DF, 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília – DF, 2012.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema VIVA: vigilância de violências e acidentes**, 2011. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2012. Disponível em: <Disponível em: <https://goo.gl/339QDV> >. Acesso em: 05/12/2019.

BRASIL. **Resolução nº 432 de 23 de janeiro de 2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Brasília, DF, 2013.

DNIT. Departamento Nacional De Infraestrutura De Transportes. **Faixa de Domínio**. 2016. Disponível em <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio>>. Acesso em: 16/07/2016.

DOERING, E. B.; DARTIU, X.S. **Padrões de uso de drogas eixos políticos e fundamentos**. Brasília. 2017. Disponível em: <<http://www.aberta.senad.gov.br/medias/original/201704/20170424-094251-001.pdf>>. Acesso em: 10/01/2020.

FARIAS, D. X. **A interpretação do crime de embriaguez ao volante pela perspectiva do princípio da ofensividade**. Conteúdo Jurídico. Brasília-DF: 10 jan 2020. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/52545/a-interpretacao-do-crime-de-embriaguez-ao-volante-pela-perspectiva-do-principio-da-ofensividade>>. Acesso em: 10/01/2020.

FARIAS, G. M. et al. Acidentes de trânsito decorrentes da influência do uso do álcool. **Revista Científica Internacional**, v. 2, n. 9, p. p. 1-17, 2009.

HONORATO, C. M. "Dois crimes de embriaguez ao volante e as alterações introduzidas pela Lei 11.705/2008." **Rev Tribunais**, v. 880, p. 341-374, 2009.

OFFMANN, M. H.; CARBONELLI, E.; MONTORO, L. Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção. **Psicol cienc prof**, v. 16, n. 2, p. 25-30, 1996.

PECHANSKY, F.; DUARTE, P. C. A. V.; BONI, R. B. **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre : Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010.

PIMENTEL, J. **II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas mostra o consumo de álcool crescente e desigual pela população brasileira**. Rio de Janeiro: Portal DSS Brasil, 2013. Disponível em: <<http://dssbr.org/site/2013/06/ii-levantamento-nacional-de-alcool-e-drogas-mostra-o-consumo-de-alcool-crescente-e-desigual-pela-populacao-brasileira>>. Acesso em: 15/07/2019.

RIBEIRO, F. P.M.; SILVA, M. S. L. **Lei seca: eficácia amparada na legística**. 2014. Disponível em <<http://npa.newtonpaiva.br/letrasjuridicas/?p=629>>. Acesso em: 15/07/2019.

RIOS, T. M. Crime de embriaguez ao volante: tipo penal, tipicidade, classificação e consequências da nova redação . **Revista Jus Navigandi**, v. 19, n. 3919, 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/27033>>. Acesso em: 14/07/2019.

SANTOS, J. A. **O crime de dirigir veículo sob influência de substância psicoativa e a operacionalidade do jus puniendi estatal**. 2010. Disponível em <http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=4529>. Acesso em: 15/07/2016.

SANTOS, J. V. **Trânsito em condições seguras**: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009.