

ÁLCOOL E DIREÇÃO: A ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR NA FISCALIZAÇÃO DAS RODOVIAS DE GOIÁS

ALCOHOL AND DIRECTION: THE MILITARY POLICE WORK ON THE SUPERVISION OF THE GOIÁS ROADS

NETO, Narciso Ferreira Teles¹
SOUZA, Samuel Gomes de²

RESUMO

Grande parte da população faz o uso de bebidas alcóolicas e em seguida dirigem veículos automotores sem nenhum pudor. Por causa de tal atitude, pessoas morrem em acidentes de trânsito causados por embriaguez ao volante todos os dias, os índices de vítimas são preocupantes e ainda há certa banalização do assunto. Nesse sentido, foram criadas leis que contribuem para a fiscalização e endurece a aplicação de sanções pelas polícias militares e demais órgãos fiscalizadores. A metodologia usada para elaboração deste artigo foi através da análise de outros artigos relacionados ao tema, bem como coleta de dados junto aos profissionais que atuam nas rodovias sobre os resultados obtidos com as alterações da legislação pertinente. Foi constatado que o endurecimento das leis, fiscalização mais recorrente e estruturada e o aumento das campanhas de conscientização contribuíram de forma considerável na diminuição de condutas imprudentes e acidentes envolvendo condutores embriagados. Portanto, a evolução da legislação referente ao álcool e direção, trouxe mudanças significativas em relação à quantidade de álcool no sangue e às penalizações, todavia, ainda precisa de mais engajamento e conscientização da sociedade, haja vista a legislação pertinente ser uma questão de cidadania, boa conduta e respeito às normas, ela vai além, possibilita uma convenção sistêmica de toda a sociedade em busca de segurança, respeito ao próximo e paz social.

Palavras-chave: Legislação. Atuação. Polícia Militar. Embriaguez

ABSTRACT

A large part of the population makes use of alcoholic beverages and then drives motor vehicles without shame. Soon, people die in traffic accidents caused by drunken driving every day, the casualty rates are worrying and there is still some trivialization of the subject. In this sense, laws have been created that contribute to the fiscalization and harden the application of sanctions by the military police and other oversight agencies. The methodology used to elaborate this article was through the analysis of other articles related to the subject, as well as data collection with the

¹ Aluno do Curso de Pós Graduação do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, narcisokk41@gmail.com; Valparaíso/GO, Abril de 2019.

² Professor orientador: Mestre, do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, samueldotrobone@yahoo.com.br, Valparaíso/GO, Abril de 2019.

professionals that work on the highways and the results obtained with the changes of the pertinent legislation. Law enforcement, more recurrent and structured oversight, and increased awareness campaigns have been found to have contributed significantly to the reduction of reckless conduct and accidents involving drunk drivers. Therefore, the evolution of alcohol and drinking legislation has brought about significant changes in the amount of alcohol in the blood and penalties, however, it still needs more engagement and awareness of society, since the relevant legislation is a matter of citizenship, good conduct and respect for the norms, it goes beyond, makes possible a systemic convention of the whole society in search of security, respect for the neighbor and social peace.

Keywords: Legislation. Acting. Military police. Drunkenness

1 INTRODUÇÃO

A bebida alcóolica faz parte do cotidiano da população brasileira, uma vez que é uma droga legalizada e de fácil acesso, facilitando o consumo e o uso contumaz, ocorre que muitos fazem o uso da bebida alcóolica e em seguida dirige veículo automotor, tornando-se uma combinação fatal entre o álcool e a direção, em decorrência disso percebe-se um alto índice de acidentes e mortes no trânsito envolvendo pessoas alcoolizadas. Um pesquisa realizada em meados de 2012, apontou que cerca de 15% do total de óbitos alusivos ao trânsito estavam associados ao consumo do álcool.

Nesse sentido, a presente pesquisa apresenta por meio deste artigo a temática de álcool e direção, bem como a legislação pertinente e a atuação da polícia na fiscalização do trânsito envolvendo embriaguez ao volante, tendo em vista que o Brasil, conforme dados do Ministério da Saúde (2014), através da Pesquisa Nacional de Saúde, trouxe que cerca de 25% dos motoristas brasileiros, acabam por admitir que assumem a direção de um veículo após terem consumido álcool.

É possível perceber que o problema do álcool e direção é real e recorrente, apresenta índices preocupantes com relação a imprudência e negligência de condutores de veículos automotor de beber e dirigir, a legislação de trânsito vigente, está mais dura, no qual tipifica como crime o fato de um indivíduo estar dirigindo embriagado, independente da maneira, mesmo que o indivíduo não esteja colocando em risco a incolumidade de outra pessoa.

Desse modo, buscou-se demonstrar neste artigo, os estudos sobre a atividade policial e a fiscalização de trânsito envolvendo embriaguez ao volante.

Tendo como problematização de pesquisa: Como é realizada a fiscalização e atuação policial frente as alterações da Lei 13.546/17 e a da lei seca? O objetivo principal deste artigo é estudar e conhecer os aspectos da legislação pertinente ao tema e suas alterações no decorrer dos anos, apresentando os seus reflexos atuação e fiscalização pela polícia militar. Logo, o objetivo específico aborda aspectos sobre a lei 13.546 e as consequências advindas de suas alterações no que tange a embriaguez ao volante. A metodologia utilizada foi a de revisão bibliográfica, onde os autores abordam sobre os impactos da promulgação da legislação específica e suas mudanças trazidas para a segurança no trânsito, bem como pesquisa de campo, tendo com finalidade perceber os reflexos trazidos com a alteração da lei e as consequências percebidas depois dela.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 ÁLCOOL E DIREÇÃO

O álcool tem seu uso legalizado e é socialmente aceito e largamente difundido em nossa sociedade, como também é um dos principais causadores de acidentes no trânsito, a mistura álcool e direção vem causando danos alarmantes e tem contribuído para o aumento dos índices de morte no trânsito em consequência dos acidentes.

Foi realizado levantamento pelo Ministério da Saúde no ano de 2014 em uma ação por eles desenvolvida, denominada de Levantamento Nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira, a quantidade de mortes em acidente de trânsito envolvendo embriaguez ao volante, foi um total de 50 mil vítimas. Logo, esses dados não são de conhecimento de grande maioria da população, assim, é possível notar que o problema é um pouco maior, devido grande mídia e redes sociais não divulgarem com notoriedade informações importantes como essa, tendo em vista, aparecem apenas como um rápido comentário estatístico e basicamente seguido de outro noticiário.

Há uma vasta quantidade de dados e trazem a conexão entre o efeito do álcool e a direção automotora, e a Pesquisa Nacional de Saúde de 2013, abordou o consumo de álcool pela população brasileira, trazendo resultados significativos de

periculosidade para a combinação entre ambos, mostrando que cerca de 1/4 dos brasileiros portadores de habilitação, possuem o hábito de conduzir sob o efeito do álcool e, ainda, a pesquisa ressaltou que a maioria desses motoristas pertencem à população de jovens, assumindo que o consumo de álcool é frequente e abusivo.

De acordo com Damacena (2013), vários são os fatores que poderiam esclarecer, mas não justificar, o alto índice de acidentes de trânsito relacionados ao uso abusivo do álcool, em especial entre a população jovem, tais como a tolerância e a permissividade social ao consumo do álcool, o fator idade com suas inconseqüências juvenis, a falta de qualidade do transporte público brasileiro, o consumismo econômico voltado para a compra de veículos, a sensação de segurança excessiva que pode se manifestar pelas tecnologias e dispositivos de segurança que fazem parte dos veículos mais novos, e até mesmo, a falsa ilusão de que “acontece com os outros e não comigo”.

Essa situação não pode ser justificado em cima de justificativas como essas, tendo em vista, não possível a condução de veículo automotor e consumo de álcool, definitivamente, não combina e não é legal, há normas proibitivas e sem uma efetiva conscientização da população não haverá mudança dessa realidade.

A Lei 13.546/17 alterou o artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor). A mudança consistiu na inclusão de parágrafo segundo o qual versa se o motorista mata ao conduzir veículo sob influência de álcool ou outra substância psicoativa está sujeito à reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de obter permissão ou habilitação. Com isso, o infrator não tem direito a liberdade sob fiança arbitrada por autoridade policial e o regime fechado de prisão pode ser adotado inicialmente.

Em caso de acidente que resulte em lesão grave ou gravíssima A Lei 13.546 alterou também o artigo 303 do CTB (praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor). Na mesma linha, a nova norma estipula pena de reclusão de dois a cinco anos para casos em que o condutor for flagrado alcoolizado ou com capacidades alteradas pelo uso de entorpecentes. Agora, a lei distingue lesão corporal grave e gravíssima, tipificadas no artigo 129 do Código Penal. Com a nova redação, o crime também se tornou infiançável. Na versão anterior, o crime era caracterizado como de menor potencial ofensivo (pena de 6 meses a 2 anos).

As estatísticas são assustadoras no que tange a questão álcool e direção, onde milhares de condutores de veículos automotores e motociclistas morrem em acidentes de trânsito por todo o Estado Brasileiro, ocasionando vítimas fatais e colocando não somente sua vida em risco bem como a vida de passageiros e pedestres.

Para Capez (2011) o conceito de embriaguez é a causa de levar á exclusão da capacidade de entendimento e vontade do agente, em virtude de uma intoxicação aguda e transitória causada por álcool ou qualquer substância de efeitos psicotrópicos. Existem as espécies de embriaguez não acidental dividida em dolosa e culposa, a embriaguez acidental subdivida em caso fortuito e força maior, em embriaguez patológica e preordenada. (CAPEZ, 2011, p.337).

2.2 LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA AOS CRIMES DE TRÂNSITO EM RELAÇÃO A EMBRIQUEZ AO VOLANTE

A origem dessa legislação se elaborou pela necessidade de orientar a utilização de veículos automotores em via pública de modo a permitir a todos um trânsito seguro, sem acidentes, sem perdas materiais e sem vítimas fatais.

Nesse contexto observa-se que, o Código de Trânsito Brasileiro, na intenção de apresentar soluções para os transtornos que a violência no trânsito provoca garante o direito e estabelece um conjunto de infrações de trânsito, tipificou algumas condutas como crimes de trânsito.

O Estado, que detêm poder máximo no que tange a coletividade, exerce, além de sua função legislativa, a função executiva ou administrativa. Sendo assim é primordial que haja, no Estado Democrático de Direito, o fiel cumprimento destas regras por parte de todos, com o fim de subsidiar a ordem pública (FARIA, 2011).

A embriaguez alcóolica no Brasil e as diversas consequências para o trânsito estão definidas como sendo: a perda do autocontrole, autoconfiança crescente, diminuição da capacidade de julgar, diminuição de atenção, transtornos da visão estereoscópica (de apreciação de distâncias, reconhecimento de formas etc), apatia, tremor, entorpecimento, alterações do equilíbrio, são alguns dos vários efeitos que o álcool causa sobre o cérebro humano.

Segundo Pinheiro (2000, p. 484) o consumo de álcool seria:

O álcool influencia negativamente a sensação de equilíbrio e a capacidade de coordenação, e esse fato exerce um efeito perigoso nos ciclistas e motoristas, assim como nos condutores de triciclos, a uma velocidade relativamente baixa. [...] As perturbações visuais ocasionadas pela ingestão de bebidas alcoólicas compreendem a diplopia de origem alcoólica, diminuição da acuidade visual, e diminuição da capacidade de distinção de duas impressões luminosas. O álcool possui sobre a vista do condutor um efeito comparável ao que se obtém olhando por vidros fumados ou óculos de sol colocados ao crepúsculo. (PINHEIRO, 2000, p. 484)

Assim sendo mediante tal afirmação, pode-se concluir que ingerir bebida alcoólica interfere e com grande significância a capacidade de alguém conduzir um veículo. Os indivíduos sabem que os seus sentidos e suas reações ficam prejudicados depois de umas doses e mesmo assim assumem o risco de depois de uma festa regada a muita bebida.

2.2.1 Evolução e alterações das leis que tratam sobre álcool e direção

No entendimento de Nucci (2014), embriaguez seria como uma intoxicação aguda provocada no organismo por álcool ou outras substâncias com efeitos semelhantes, de modo que as condições psicomotoras estariam alteradas com sua ingestão, produzindo fenômenos de desorientação, bem como perturbações humorais, ilusões, alucinações e até mesmo delírios. Vale salientar que a embriaguez se diferencia do alcoolismo, segundo Nucci:

Distinção entre embriaguez e alcoolismo: este último é uma embriaguez crônica, que é caracterizada por um “abaixamento da personalidade psicoética”, tornando o enfermo lento nas suas percepções ou levando-o a percepções ruins, a ponto de ter “frequentes ilusões”, fixando mal as recordações e cansando-se ao evocá-las, ao mesmo tempo em que “a associação das ideias segue por caminhos ilógicos”. (NUCCI, 2014, p. 258)

A legislação brasileira tratou a temática em sua primeira vez de forma indireta, com a Lei n.º 5.108/1966, o Código Nacional de Trânsito - CNT, que não especificava o crime a embriaguez ao volante, sendo aplicada as regras do Decreto-Lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941 (lei das contravenções penais), com amparo em seu art.34 (direção perigosa). Entretanto, diante do aumento da violência no trânsito, o poder legislativo aprovou em 23 de setembro de 1997 a Lei n.º 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. O novo CTB passa então a tipificar a

conduta de direção de veículo automotor sob efeito de álcool no seu art. 306, que assim estabelecia:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela lei 11.705/08) Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo Único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela lei 11.705/08) (BRASIL, 2008)

Com a Lei 11.705/08, a embriaguez do motorista só poderia ser constatada por meio do exame do etilômetro ou exame de sangue, que constatasse a presença de 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, cuja elaboração dependia exclusivamente da colaboração da vítima, em observância à vedação da autoincriminação, que tornava muito difícil a comprovação da embriaguez. Este era o entendimento do TJMG no julgamento da apelação criminal n.º 10643110004014001:

[...] A redação do art. 306, caput, da Lei n.º 9.503/97, na época dos fatos (2011), exigia, como figura elementar do tipo, que o condutor do veículo automotor transite em via pública com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 06 (seis) decigramas. Sendo assim, restou a responsabilização criminal por embriaguez ao volante condicionada à efetiva comprovação de que o agente conduza veículo automotor com a referida concentração de álcool no sangue para a formação da materialidade. Ausente, pois, a prova técnica cabal pertinente, imperiosa a 24 absolvição por insuficiência probatória, à luz do art. 386, VII, do Código de Processo Penal. [...]. (TJMG - Apelação Criminal 1.0643.11.000401-4/001, Relator(a): Des.(a) Eduardo Brum , 4ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 12/02/2014, publicação da súmula em 18/02/2014).

Diante das dificuldades que surgiram, foi impulsionada a aprovação de outra alteração legislativa no ano de 2012, pela lei n.12.760/2012, que mudou significativamente o conteúdo do artigo 306 do CTB, que passou a prescrever que o estado de embriaguez poderia ser comprovado por outras provas admitidas pelo nosso ordenamento. A Lei n.º 12.760/12, que foi chamada pela imprensa como a “nova Lei Seca”, foi muito positiva, dando efetividade ao Código de Trânsito e auxiliando na redução de acidentes:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: § 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. § 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. § 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (BRASIL, 2012)

O texto acima apresenta que o crime de embriaguez ao volante se caracterizava quando for constatado que, além do uso de álcool ou outra substância psicoativa, a capacidade psicomotora do motorista foi conseqüentemente alterada. Diante desta nova situação, o exame clínico tornou-se o principal meio de prova da embriaguez, com a utilização subsidiária de testemunhas, vídeos e outros meios de prova, quando não for possível a realização de perícia. Acerca do tema, destaca-se o entendimento do TJMG, no julgamento da Apelação Criminal n.º 1.0342.13.007932-6/001:

[...] Com a alteração trazida pela Lei 12.760/12, não há mais a imprescindibilidade de realização do teste do bafômetro ou exame de sangue para comprovar o estado de embriaguez do condutor de veículo automotor, podendo o mesmo ser demonstrado por outros meios de provas, como por exemplo exame clínico, depoimentos firmes de testemunhas e / 25 ou dos policiais responsáveis pela ocorrência. [...] (TJMG - Apelação Criminal 1.0342.13.007932-6/001, Relator(a): Des.(a) Agostinho Gomes de Azevedo , 7ª CÂMARA CRIMINAL, julgamento em 26/06/2014, publicação da súmula em 04/07/2014)

Outra modificação importante foi a supressão da expressão conduzir veículo automotor “em via pública”, dando brecha para a prisão em flagrante pela prática do crime do art.306 do CTB em áreas privadas. Saliente-se que este assunto ainda causa calorosas discussões entre os doutrinadores. Em 2014 houve mais uma alteração na redação no referido artigo, o que demonstra, de plano, sua insuficiência para punir e combater a embriaguez ao volante, haja vista que ao longo do tempo sofreu diversas modificações.

A Lei 12.971/2014 alterou a redação dos §§ 2º 3º do art.306 do CTB, para incluir, em ambos, o termo “toxicológico”:

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

determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012) 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. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência) (BRASIL, 2014)

A legislação que envolve álcool e direção sofreu alterações com a Lei 13.546/17, onde alterou os artigos 291, 303, 303 e 308 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), elevando as penas das condutas de praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor, de causar lesão corporal culposa, estando o condutor sob os efeitos de embriaguez e acrescentando condutas ao disposto no art. 308 do CTB.

Nesse sentido, ela acrescentou o § 3º ao artigo 302 da lei, que assim dispõe:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor § 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (NR)

A nova lei também acrescentou um § 3º ao artigo 303 da lei:

303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima.

Ressalta-se, que o crime de embriaguez ao volante é absorvido pelo delito de homicídio culposo (art. 302 do CTB). De acordo com o princípio da consunção, os crimes de perigo são absolvidos pelos crimes de dano, porquanto *"estes últimos incluem o desvalor delictivo dos primeiros"*, nas exatas palavras utilizadas por Heleno Cláudio Fragoso. Marrone, José Marcos. Delitos de Trânsito:

Aspectos Penais e Processuais do Código de Trânsito; Lei 9.503/97- São Paulo: Atlas, 1998, pag. 67

Nesse diapasão, quando ocorresse lesão corporal culposa, estando o condutor sob a influência de embriaguez, pois a pena do art. 303, caput, era menor do que a prevista no art. 306. Afirmava a doutrina:

Com efeito, somente prevalece a norma do art. 303 do CTB se o motorista puder ser responsabilizado a título de lesão corporal qualificada (parágrafo único daquele dispositivo). Neste caso, a reprimenda corporal do art. 303 do CTB é de nove meses a três anos de detenção, enquanto a do art. 306 do CTB é de seis meses a três anos de detenção. Do contrário, vigora o princípio da consunção, visto que o preceito sancionador do art. 306 do CTB contém cominação mais grave do que a do art. 303, caput, do CTB (seis meses a dois anos de detenção) Marrone, José Marcos. Delitos de Trânsito: Aspectos Penais e Processuais do Código de Trânsito; lei 9.503/97- São Paulo: Atlas, 1998, pag. 67

No ano de 2006, o Congresso Nacional inseriu o inciso V no art. 302 do CTB, criando uma causa de aumento de pena, de um terço a metade, para agente que estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

Em 2008, diante do aumento de morte e lesões corporais ocorridas no trânsito, o Congresso Nacional novamente modificou o Código de Trânsito, criando a Lei N° 11.705, de 2008, que ficou conhecido popularmente como "Lei Seca".

Essa lei, na seara criminal, revogou o inciso V do art. 302, retirando a causa de aumento de pena ao agente que praticar homicídio ou lesão culposa na direção de veículo automotor, estando sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos e estabeleceu uma nova redação ao art. 306 do CTB, tipificando a conduta de 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, com pena de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Em 2014, novamente o Código de Trânsito foi modificado, agora pela lei 12.971/14. Essa lei alterou os arts. 302, 303, 306 e 308 do Código de Trânsito. A

lei 12.971/14 acrescentou o §2º ao artigo 302, criando figuras qualificadas na prática de homicídio culposo:

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.

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente: Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O Congresso Nacional modifica a lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), através da lei 13.546/17. A nova lei, em termos de aplicação de pena, acrescentou o § 4º ao artigo 291 do CTB, dispondo que o juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do decreto-lei 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime, regulando o que já estava sendo a prática de juízes e tribunais.

A nova lei também corrigiu equívocos e omissões das leis anteriores, especialmente no tocante a lesão corporal em direção de veículo automotor. Estabeleceu uma figura qualificada no crime de homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor:

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.

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Observa-se que a nova lei elevou a pena para os casos de homicídio culposo na direção de veículo automotor, estando o condutor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. A pena é de cinco a oito anos de reclusão, sendo que, com esse quantum, não permite a fixação de fiança pelo delegado de polícia. A nova lei, também

estabeleceu uma figura qualificada no crime de lesão corporal culposa cometido na direção de veículo automotor:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima.

Tal mudança, não existe mais concurso entre os crimes de lesão corporal e o de embriaguez ao volante. Vejamos que a nova lei fixou uma pena de dois a cinco anos de reclusão, sendo que, com esse *quantum*, não permite a fixação de fiança pelo delegado de polícia e nem vai ser considerada como crime de menor potencial ofensivo.

A nova lei corrigiu essa omissão e estabeleceu uma pena de dois a cinco anos, se do crime de lesão resultar lesão corporal grave ou gravíssima. Observe que a nova norma não define as hipóteses quais os tipos de lesão serão considerados grave ou gravíssimo. No caso, deverá ser considerado o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 129 do Código Penal, que versam sobre as consequências que se enquadram na lesão grave ou gravíssima. Por fim, a nova lei alterou a redação do art. 308 *caput* do Código de Trânsito, assim dispendo:

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada.
Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

A nova lei resgatou a redação da parte final do § 2º do art. 302, acrescentando ao artigo 308 a conduta de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, pois antes era considerado como crime de participação em competição não autorizada, somente a conduta de participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na atualidade o trânsito adquiriu um importante papel na vida social, por sua grande capacidade de transformação, assim como a própria sociedade, dinamizou as relações e sendo reguladas pelo Direito, pela legislação de trânsito e demais normas correlatadas.

Todavia, seu uso incorreto pode gerar diversos problemas, podendo ameaçar a vida e o bem-estar social, como veículos estacionados em área proibida impedindo o direito de ir e vir, condutores não habilitados pondo em risco a vida da população, altas velocidades fazendo com que o veículo se torne uma arma letal, dificuldade na fiscalização e conseqüente aumento da criminalidade.

O álcool enquanto substância psicoativa que altera a cognição e a capacidade de julgamento do condutor faz com que a direção se torne um perigo para todos os envolvidos, pois a habilidade motora e os reflexos do motorista ficam comprometidos. Indivíduos alcoolizados tem maior probabilidade de se envolverem em colisões, pondo em risco a sua própria vida e a de outras pessoas.

A legislação de trânsito vem sofrendo alterações e tendo uma evolução significativa ao longo dos anos por leis complementares, como as Leis 12.760/12 e 13.281/16 que trouxeram avanços para a problemática do trânsito brasileiro. O esforço jurídico do CTB para manter-se atualizado de acordo as novas características que o trânsito vai apresentando no decorrer dos tempos, inclui a fiscalização e o controle das infrações ocasionadas pelo consumo do álcool e substâncias psicoativas.

A legislação brasileira endureceu suas sanções no que tange ao ato de dirigir após o consumo de álcool ou substâncias psicoativas, criminalizando o condutor que infringir as normativas, tendo em vista que a ação de assumir a direção de um veículo após ter ingerido uma substância capaz de alterar as funções orgânicas, é uma opção consciente, e no caso de fatalidades não será considerado um “acidente”, já que acidente remete à casualidade, fato inesperado ou atípico.

Conforme a pesquisa apresentada, a fiscalização no trânsito é essencial para minimizar os danos decorrentes das imprudências cometidas pelos condutores, ciclistas e pedestres nas vias públicas e rodovias. Conforme, Stive (2016), o

programa de policiamento de trânsito de Goiás visa a prevenção aos delitos priorizando a fluidez do tráfego urbano, e com a atuação do BPMRv ocorreu uma melhora significativa na fiscalização do trânsito nas rodovias.

A problemática da atuação da Polícia Militar é a dimensão geográfica brasileira, em particular, um desafio para a PMGO, com seu extenso território e grande número de municípios, sendo que muitos não possuem órgãos especializados em trânsito, ficando a cargo do Estado

A polícia militar por meio do Comando de Policiamento Rodoviário e suas unidades subordinadas atuam nas rodovias Goianas durante todo ano na fiscalização de trânsito, no intuito de coibir as infrações e crimes de trânsito no âmbito do Estado de Goiás.

Essa fiscalização doravante é feita através de equipes de policiais patrulhando as rodovias e em suas barreiras policiais fixas ou móveis. A fiscalização tem um foco maior no período de finais de semana, feriados ou datas comemorativas. Onde que nos finais de semanas o policiamento nas rodovias próximas a cidade é quase redobrado, pois tem um grande índice de infrações de trânsito ou até mesmo crime de trânsito, como a embriaguez ao volante.

Nos feriados prolongados o foco se vira para redobrar o policiamento diretamente nas barreiras, nos bloqueios estáticos e no patrulhamento das rodovias, haja visto o grande fluxo de veículos saindo das cidades para acessar as rodovias em suas viagens neste período.

Nas datas comemorativas (aniversário da cidade, festa popular e festejos em geral) o policiamento rodoviário é voltado para as cidades que são cortadas por rodovias, tendo em vista o grande número de pessoas que deslocam para esses eventos.

Em datas específicas como o maio amarelo o policiamento é realizado não só para punir o condutor, mas sim para educar, uma vez que esse mês é dedicado para a educação e conscientização no trânsito.

Os métodos utilizados pela polícia militar rodoviária na fiscalização das rodovias goianas são diversos. Policiamento motociclístico, barreiras fixas, abordagem nas rodovias e uso do etilômetro, todo esse serviço é realizado diuturnamente sete dias da semana.

Neste trabalho foi realizado uma pesquisa de campo através de redes sociais com a aplicação de um questionário onde os entrevistados foram os policiais

que trabalham nas barreiras de fiscalização da polícia militar rodoviária nas rodovias goianas go 010 e go 425, com o foco sobre a aplicação da lei 13.546/17 que versa sobre a influência de álcool ou substância psicoativa.

Logo se teve o resultado que após a aplicação da lei houve uma redução no número de flagrantes por embriaguez ao volante, redução nos autos de infração no uso de álcool na direção, houve redução de vítimas fatais, mas mesmo assim ainda se observou que os condutores se arriscam em beber e dirigir. A faixa etária dos condutores atuados é entre 25 e 40 anos, o tempo de habilitação dos atuados é 5 a 10 anos, o sexo com maior índice de autuação é o masculino, o tipo de veículo predominante é de passeio, a categoria que predomina é a B, os dias com maior índice de autuação sexta feira finais de semanas, o período da autuação ficou se sabendo que é a trade e os dias com maior índice de acidentes, feriados.

Dessa forma, foi possível entender que num país onde o álcool está relacionado à alegria, diversão e estar na moda, e o beber é socialmente aceitável e estimulado, o consumismo desenfreado na busca por status social através dos automóveis e motocicletas influencia toda uma geração, leva-se a uma combinação que jamais deveria estar junta: a direção e o álcool.

Conclui-se, que mesmo que as leis e normativas no trânsito sejam severas, se não houver uma fiscalização permanente os resultados esperados serão nulos, inclusive, sem que haja uma política de educação continuada que provoque a conscientização da população para o risco de se dirigir após o consumo de álcool, também não haverá mudanças de comportamento no trânsito efetivas para que a realidade possa ser modificada e ocorra uma reversão da situação de violência no trânsito brasileiro.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo permitiu o estudo da legislação de trânsito com ênfase no uso de álcool na direção do veículo automotor, mostrando que o binômio direção e álcool não podem ser compatíveis. Dirigir após a ingestão de bebida alcóolica põe em risco a vida não somente do motorista, mas também de passageiros e pedestres.

Nesse sentido, permitiu-se entender que o consumo exagerado do álcool pela sociedade desenvolveu uma cultura em que beber é ser sociável, visto como

algo positivo e que traz satisfação. Pela fraqueza na fiscalização da lei, pela negligência dos pais e responsáveis em relação aos mais jovens, pelas propagandas na mídia em que beber é jovial e traz felicidade e, também, pelo descaso do governo que só trabalha a temática em datas comemorativas, beber e dirigir são socialmente aceitáveis já que a sensação de impunidade é clara.

Dessa forma, a pesquisa mostra que a divergência entre a rigorosidade das leis e o estímulo ao consumo do álcool é gigante, exemplo disso é a recomendação que surge na tela após as propagandas de bebidas, que trazem pessoas jovens, bonitas e se divertindo com o dizer “Beba com moderação”. Para uma lei em que diz que a tolerância é zero e para uma propaganda televisiva, que por sua vez tem um alcance de influência social em massa, orientar o consumo “moderado” é anular completamente a responsabilização do indivíduo que decide assumir a direção após o consumo moderado ou não de álcool.

Portanto, pode-se deduzir que beber e dirigir ainda não é visto como um fato altamente punível e o uso abusivo de álcool e de substâncias psicoativas, que apresentam consequências desastrosas, é facilitado pela cultura e pelo ambiente social no Brasil.

Neste contexto a malha de fiscalização é o que determina o quanto a lei é cumprida, pois de nada adianta possuir leis rigorosas que não são exercidas, e ainda, para que sejam efetivadas deve-se ter uma fiscalização e sanção reais que sejam válidas para todos, sem exceção. Ter o consumo elevado de bebida não caracteriza ter problemas com esse consumo, a questão é quando o ato de beber e dirigir estão associados.

Para a cultura social em que vive o Brasil, a consciência cidadã ainda está longe de ser desenvolvida, e o que determina o comportamento é a percepção de que se pode sofrer uma sanção se não obedecer às normas legais imputadas. Somente pela percepção da punição é que o brasileiro tem agido de acordo às regras, e nos estados e municípios em que a fiscalização e o policiamento ostensivo vêm se mostrando mais ativo é que tem havido uma redução nos índices de acidentes de trânsito.

O desprezo que as pessoas mostram pelas leis de trânsito, devido à sensação de impunidade e de que as cobranças são passageiras como muitos programas de políticas públicas no país, se reflete no comportamento no trânsito.

As distorções das leis que facilitam a deturpação dos direitos por parte dos condutores culpados, que por sua vez ficam escondidos sob as mantas dos direitos humanos ou individuais, dificulta a implementação da lei até mesmo pelos agentes de segurança pública no trânsito. Exemplo disso é o fato da pessoa se recusar a passar pelo teste do etilômetro alegando invasão de privacidade ou que não é obrigado a criar provas contra si próprio. No entanto, se a pessoa não cometeu infração, ou seja, não bebeu e assumiu a direção de um veículo, porque alegar direitos individuais para não realizar o exame solicitado pela autoridade policial? Nesse sentido, a deturpação da lei é tão evidente que até mesmo o legislador teve que encontrar sua própria brecha na lei para resolver a questão, em que não fazer o teste é presunção de realização do ato e que o testemunho do agente possui validade.

Por fim, outro fator a ser evidenciado são as campanhas educativas que dão muita visibilidade à causa, mas que sozinhas não possuem efeito algum. De que adianta tentar conscientizar a sociedade através de slogans “Se beber, não dirija” e pessoa consumir álcool e não ser abordada por isso? Sem fiscalização e sanção juntamente com a campanha de nada adiantará. E mesmo assim o slogan correto seria “Não beba e adquira o direito de dirigir”, desvinculando os dois mundos paralelos e que nunca deveriam ser encontrados juntos: álcool e direção.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 1997.

_____. **Lei 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: Senado Federal, 2012.

_____. **Lei 13.281 de 4 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: Senado Federal, 2016.

_____. Ministério da Saúde. DATASUS. **Estatísticas de acidente de trânsito causado por álcool no estado de Goiás, 2015**. Disponível em: <<http://datasus.saude.gov.br/nucleos-regionais/goias/noticias-goias/458-dados-do-datasus-revelam-que-a-lei-seca-nao-consegue-frear-avanco-de-acidentes-mortes-embriaguez-em-goias>>. Acesso em: 03 de abril de 19.

_____. Ministério da Saúde. **Levantamento Nacional sobre os Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira**. São Paulo: UNIFESP, 2014.

_____. Ministério da Saúde. **II Pesquisa Nacional de Saúde 2013**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos Cabette; SANNINI NETO, Francisco. **Embriaguez ao volante, morte e a incansável busca do legislador pela adequação típica da conduta**. Disponível em: <<<https://canalcienciascriminais.com.br/embriaguez-volante-morte-legislador/>>>. Acesso em 30 de março de 2019.

CUNHA, Rogério Sanches. **Lei 13.546/17: Altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://meusitejuridico.com.br/2017/12/20/lei-13-54617-altera-disposicoes-código-de-trânsito-brasilei...>>. Acesso em 05 de abril de 2019.

DAMACENA, G.N. et al. **Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira**. Congresso de Pesquisa Nacional de Saúde 2013. Minas Gerais: UFMG, 2013.

GOIÁS. Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás. **Balada Responsável: DETRAN-GO inicia intensificação de blitzes da Lei Seca**. Jan./2018. Disponível em: <<http://www.goiasagora.go.gov.br/balada-responsavel-DETRAN-GO-iniciaintensificacao-de-blitze-da-lei-seca/>>. Acesso em: 26 de março de 19.

HILAL-DANDAN, R.; BRUNTON, L. L. **Manual de farmacologia e terapêutica de Goodman & Gilman**. 2. ed. Porto Alegre: AMGH, 2015.

MARRONE, José Marcos. **Delitos de Trânsito: Aspectos Penais e Processuais do Código de Trânsito**; lei 9.503/97- São Paulo: Atlas, 1998.
SINATRAN. Sindicato dos Agentes de Trânsito de Goiânia. **O que é BOAT**. Disponível em: <http://sinatran.org.br/?page_id=198>. Acesso em: 18 de março de 2019.

STIVE, L.E. **PMGO: como funciona a Polícia Militar do Estado de Goiás?** 2016. Disponível em: <<https://www.stive.com.br/4137-policia-militar-do-estado-de-goias.html>>. Acesso em: 18 de março de 2019.