

RELAÇÃO ENTRE AUTUAÇÕES E PRISÕES POR EMBRIAGUEZ COM SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS NO ESTADO DE GOIÁS NO ANO DE 2022

RELATIONSHIP BETWEEN ASSESSMENTS AND ARRESTS FOR DRUNKINESS AND TRAFFIC ACCIDENTS WITH FATAL VICTIMS IN THE STATE OF GOIÁS IN THE YEAR 2022

Jerrian Batista da Silva Filho*
Daniel Freire Rezende**

RESUMO

Este trabalho tem como finalidade verificar se existe correlação entre a quantidade de autuações e de prisões, ambos por motivo de embriaguez na condução de veículos, com a quantidade de sinistros de trânsito com fatalidades, também conhecidos como acidentes de trânsito, no Estado de Goiás no ano de 2022. O trabalho buscou analisar os efeitos das ações repressivas tomadas pela Polícia Militar do Estado de Goiás, para ser realizado um trabalho preventivo de forma mais eficiente, mediante campanhas educativas para reduzir a quantidade de sinistros de trânsito, os quais muitas das vezes ocasionam a morte dos envolvidos. Para isso foi realizada uma pesquisa qualitativa a partir dos dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás que apresenta a quantidade de autuações e prisões por embriaguez e acidentes com fatalidades, além da aplicação de um questionário com parte da população.

Após a pesquisa, foi possível constatar que em 2022, teve um aumento de sinistros de trânsito de 9%, no entanto, deve-se levar em consideração que em 2021, tiveram-se menos veículos circulando nas vias, devido à pandemia de Covid 19, já em relação à quantidade de autuações por dirigir sob a influência de álcool ou de substância entorpecente ou que determine a dependência, ou por recusar a realizar o teste do etilômetro, o número se manteve praticamente o mesmo, 12.186 em 2021 e 12.241 em 2022. No ano de 2021 teve-se 836 óbitos provenientes de sinistros de trânsito, já em 2022 esse número foi de 723. Sendo assim é possível verificar que a quantidade de autuações praticamente se manteve a mesma, e mesmo assim houve uma redução na quantidade de óbitos.

Palavras-chave: Autuações. Prisões. Embriaguez. Lei seca.

ABSTRACT

This work aims to verify whether there is a correlation between the number of fines and arrests, both for reasons of drunk driving, with the number of traffic accidents with fatalities, also known as traffic accidents, in the State of Goiás in year 2022. The work sought to analyze the effects of repressive actions taken by the Military Police of the State of Goiás, to carry out preventive work more efficiently, through educational campaigns to reduce the number of

* Aluno do Curso de Formação de Praças, Turma B Goiânia, do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás (CAPM). E-mail: jerrianbsfilho@gmail.com

** Tenente Coronel da Polícia Militar do Estado de Goiás – Subcomandante do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás (CAPM), Curso de Formação de Oficiais na Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás, Curso de Especialização em Gerenciamento de Segurança Pública, antigo CAO, Graduado em Direito pela Universidade Salgado de Oliveira (2007) e especialista em Direito Penal e Processo Penal na UNIAnhanguera.

traffic accidents, which often cause the death of those involved. To this end, quantitative research was carried out using data from the Public Security Secretariat of the State of Goiás, which presents the number of fines and arrests for drunkenness and fatal accidents, in addition to applying a questionnaire to part of the population.

After the research, it was possible to verify that in 2022, there was an increase in traffic accidents of 9%, however, it must be taken into account that in 2021, there were fewer vehicles circulating on the roads, due to the Covid 19 pandemic, in relation to the number of fines for driving under the influence of alcohol or a narcotic substance or that determines dependence, or for refusing to take the breathalyzer test, the number remained practically the same, 12,186 in 2021 and 12,241 in 2022. In 2021, there were 836 deaths resulting from traffic accidents, while in 2022 this number was 723. Therefore, it is possible to verify that the number of fines practically remained the same, and even so there was a reduction in the number of Deaths.

Keywords: Assessments. Prisons. Drunkenness. Dry law.

1 INTRODUÇÃO

Sempre se está em busca de reduzir a quantidade de óbitos ocasionados por sinistros de trânsito nas vias públicas, conhecidos também por acidentes de trânsito, os governantes utilizam os mais diversos recursos, dentre eles está a fiscalização de trânsito realizadas pelos órgãos, com competência para isso, sendo que a Policial Militar possui essa competência, que por muitas vezes constata irregularidades nos veículos e/ou no condutor.

Atualmente existe um instituto legislativo que regula a condução de veículos após o consumo de álcool, se trata da Lei 11.705 que foi sancionada em 2008, mais conhecida por Lei Seca, nesses 15 anos que está em vigor, ela já passou por diversas alterações legislativas, atualmente se tem uma tolerância de 0,04 mg/L (miligramas de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões), esse valor refere-se a uma possível margem de erro do equipamento Etilômetro conhecido também por Bafômetro, logo, caso seja constatado um valor igual ou inferior a isso, não haverá nenhum tipo de penalidade, já se o valor aferido for de 0,05 mg/L a 0,33 mg/L estará configurada uma infração de trânsito gravíssima, devendo o policial militar realizar a autuação com base nos Art. 165A e Art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97), no então se durante a fiscalização de trânsito for aferido um valor superior a 0,34 mg/L caracteriza-se um crime de trânsito, que está previsto também no CTB, mas em seu Art. 306, não excluindo a autuação, pois essa se trata de uma medida administrativa, diferentemente do crime que está na esfera penal.

Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Goiás (DETRAN-GO) no ano de 2022 as ações da Lei Seca autuou, 12.421 motoristas por estarem conduzindo os veículos sob o efeito de álcool em todo o Estado de Goiás, sendo que essa multa é de R\$

2.934,70, ocasiona ainda a retenção do veículo e a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, além dessas sanções o condutor pode ser encaminhado à Polícia Civil e receber uma pena ao final do processo de seis meses a três anos de detenção conforme o CTB. Sendo dados da Secretaria de Estado de Saúde de Goiás (SES-GO) neste mesmo ano ocorreram 1.775 óbitos em decorrência de sinistros de trânsito em todo o Estado.

Esse artigo têm como seu objetivo principal verificar e analisar a quantidade de sinistros de trânsito com fatalidades, relacionando-os com a quantidade de autuações e prisões por embriaguez na condução de veículos, visando uma maior eficiência nos gastos dos recursos do Estado, sejam ele de ordem financeira ou humana, a redução da mortalidade no trânsito é importante para diversos setores da sociedade, dentre eles a saúde, segurança pública, educação, não só pelo impacto econômico, mas também social.

O seguinte trabalho tem por base a metodologia de pesquisa, foi realizado através da ferramenta Google, formulário com 11 perguntas, todas relacionadas com a condução de veículos e características dos condutores, principalmente com o consumo de bebidas alcoólicas e condução de veículos, no ano de 2022.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 CONCEITO E IMPACTOS DE UM SINISTRO DE TRÂNSITO.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/1997) cria regras para o uso das vias pública, estabelece responsabilidades de pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, e além de regulamentar quem são as autoridades e agentes aplicadores da lei de trânsito no Brasil. Sendo que essa lei logo no primeiro parágrafo do seu primeiro artigo já traz a definição de trânsito.

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. (BRASIL, 1997).

O termo “acidente” de trânsito traz uma percepção de que as colisões, abarroamentos, atropelamentos, e demais situações semelhantes no trânsito não poderiam ser previstos, isso não reflete a realidade, pois é sim possível tomar atitudes antes do acontecimento do sinistro para evitar que venham ocorrer, seja elas de ordem educativa realizando campanhas de conscientização, legislativa agravando a lei, fiscalizatória realizando um trabalho de

fiscalização em pontos e horários específicos para coibir a prática de atos que possam acarretar os sinistros. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) através da NBR 10697 define sinistro de trânsito como.

“todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público“ (ABRANET, 2020)

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) existe uma estimativa que no país 45 mil pessoas perdem suas vidas em sinistros de trânsito, gerando um custo anual de aproximadamente R\$ 50 bilhões, sendo a causa principal de mortes de crianças com idade de 5 a 14 anos do Brasil. No Estado de Goiás a realidade não é muito diferente, tendo em vista que somente no ano de 2022, segundo dados da SES-GO ocorreram 1.775 óbitos em decorrência de sinistros de trânsito em todo o Estado, acidentes esses que por vezes envolvia a condução sob o efeito de álcool.

Para a ABNT (2020, p.1), “sinistro com vítima fatal é aquele que resulte em vítima morrendo imediatamente ou em até 30 dias, como resultado do acidente ou suas implicações”.

Os sinistros de trânsito podem ocasionar grandes prejuízos a toda a população, além dos que já são perceptíveis como, por exemplo, de valores e recursos humanos gastos pelo poder público com atendimento às ocorrências, sejam ainda na Via durante o atendimento Pré-hospitalar realizado pelo Corpo de Bombeiros ou Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) ou já em leito hospitalar nos diversos hospitais referências no atendimento a pessoas acidentadas como é o exemplo do Hospital Governador Otávio Laje (HUGOL).

Além disso, tem-se também impactos que não são tão perceptíveis dos considerados mais simples como, por exemplo, que segundo afirma em entrevista dada a TV Senado no dia 13 de setembro de 2022, José Aurélio Ramalho Diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária que de 20% a 25% das quedas de energia elétrica no país são causadas por postes derrubados por ocorrências de trânsito”, isso ocasiona diversos outros problemas, pois muitos outros serviços prestados à população necessita de energia elétrica, sendo que até que o reparo seja feito esses serviços serão suspensos ou reduzidos, dentre eles está a própria saúde, que dependendo da região do Estado não se tem gerador de energia que atenda unidades hospitalares, que parte das vítimas que lá estão são oriundas de sinistros de trânsito que pode ter seu quadro agravado devido à demora ou ineficiência no atendimento.

Outro impacto grave oriundo dos sinistros de trânsito está relacionado à saúde mental dos envolvidos ou ainda de sua família, principalmente quando ocorre a morte dos seus

familiares, esse transtorno psicológico ou psiquiátrico é nomeado de transtorno do estresse pós-traumático (TEPT), estudos realizados apresentam que as pessoas envolvidas em sinistros de trânsito apresentam sinais de ansiedade fóbica a viagens, depressão e outros distúrbios.

“O transtorno do stress pós-traumático (TEPT) e a classificação estatística internacional de doenças e problemas relacionados a saúde (CID-10) 1998, caracteriza-se por reações a um evento estressor ameaçador e/ou catástrofe natural, que traga serio dano a si ou outros, com impossibilidade de defesa, resultando em forte estresse e ocasionando sempre um prejuízo nas atividades usuais da pessoa.” (AMERICAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION DIAGNOSTIC AND STATISTICAL MANUAL OF MENTAL DISORDERS, DSMIV, 1994)

Esse transtorno afeta a vítima primária quando não ocorre a sua morte, podendo fazê-la se tornar inapta para as suas atividades laborais, ou ainda as pessoas próximas ao seu convívio, pessoal ou profissional, ou ainda profissionais que atuaram na ocorrência, sendo que essas são as vítimas secundárias, apresentando os sintomas após um mês ou mais do evento.

“Cerca de 10% das pessoas que passam por um evento traumático podem desenvolver transtorno de estresse pós-traumático (TEPT), que ocorre após exposição grave, em que a integridade física ou a vida sejam colocadas em risco. Pessoas com predisposição biológica ou com transtornos psiquiátricos apresentam maior risco de desenvolver TEPT, mas existem outros fatores que podem influenciar.”(ÁLVARO CABRAL ARAÚJO, 2021).

Considerando que no Estado de Goiás ocorreram 91.467 sinistros de trânsito no ano de 2022, em 9.147 desses casos as vítimas primárias ou secundárias poderiam ter desenvolvido algum tipo de transtorno mental.

2.2 CAMPANHAS EDUCATIVAS EM GOIÁS DE CONSIENTIZAÇÃO A PROIBIÇÃO DE DIRIGIR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL.

O Governo do Estado de Goiás através do Detran realiza diversas campanhas educativas visando conscientizar os condutores sob a proibição de dirigir sob a influência de álcool, a principal delas é operação “Balada Responsável” que foi instituída pela lei estadual 17.662 de junho de 2012, durante esses 11 anos de atuação a operação já autuou e fiscalizou diversos veículos que possivelmente poderiam se envolver em sinistros de trânsito por vezes relacionados à embriaguez na condução.

“Art. 2º A operação “Balada Responsável” será desenvolvida mediante ações educativas e repressivas, por meio de equipes mistas ou integradas apenas por servidores do DETRAN-GO, ou de policiais militares, sempre sob a coordenação da entidade autárquica indicada no parágrafo único do art. 1º e com observância das normas do Código de Trânsito Brasileiro e das expedidas pelo Conselho Nacional de

Trânsito – CONTRAN – compreendendo-se:

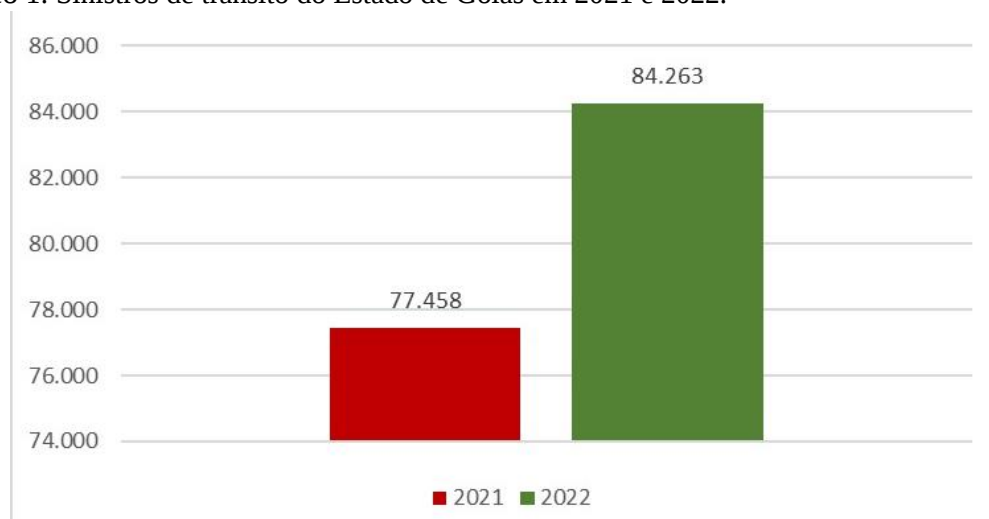
I – fiscalização de trânsito focada no combate ao alcoolismo e à embriaguez ao volante e punição dos condutores de veículos flagrados em estado de embriaguez;

II – educação de trânsito direcionada à orientação e instrução de condutores, passageiros e pedestres abordados em vias públicas, exortando-os ao cumprimento das normas de trânsito e de segurança, sempre visando ao total respeito à vida humana.” (GOIÁS, 2012).

É perceptível que a operação balada responsável foi criada especificamente para coibir a direção após o consumo de álcool, isso demonstra que o Governo do Estado de Goiás já a mais de 10 anos está determinado a reduzir os índices de acidentes, principalmente os com fatalidades. Essa ação atuara de forma educativa e repressiva, podendo ser por meio de autuações de trânsito amparadas pelo Art. 165 e Art. 165A do CTB, ou ainda a prisão com base no Art. 306 também do CTB.

Além das operações Balada responsável, o próprio DETRAN-GO, em conjunto com a Polícia Militar do Estado de Goiás, e outros órgãos sejam federais, estaduais e municipais, realizam operações e autuações com base em estatísticas.

Gráfico 1: Sinistros de trânsito do Estado de Goiás em 2021 e 2022.

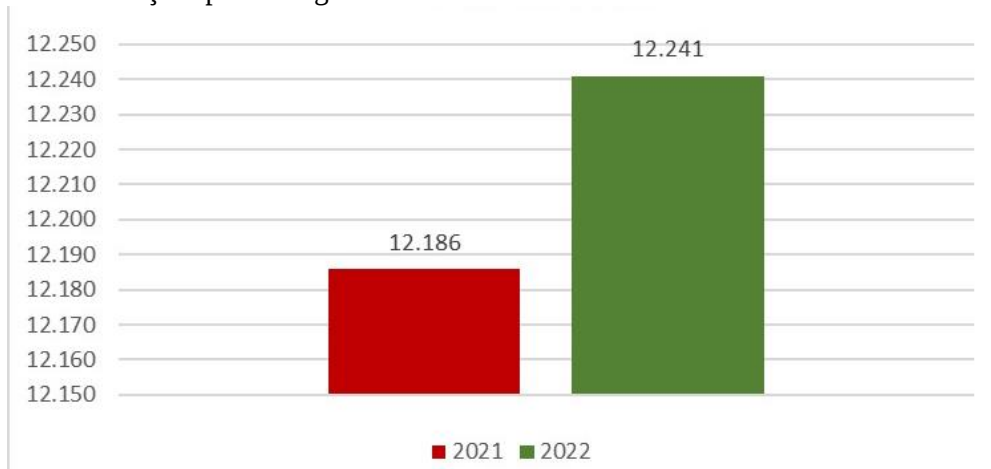


Fontes: Ministério dos Transportes e DETRAN-GO.

Conforme se percebe no gráfico a cima, no ano de 2022 houve um aumento de aproximadamente 9% comparado com o ano anterior, entretanto deve ser levado em consideração que no ano de 2021 teve-se um fluxo menor de veículos nas ruas devido à pandemia de Covid-19, conforme cita em seu trabalho a Autora Angel Adrianly da Silva e demais autores “o fechamento dos serviços não essenciais e a instauração do sistema home

office por diversas empresas restringiu a circulação de veículos”.

Gráfico 2: Autuações pelos artigos 165 e 165-A do CTB no Estado de Goiás em 2021 e 2022.

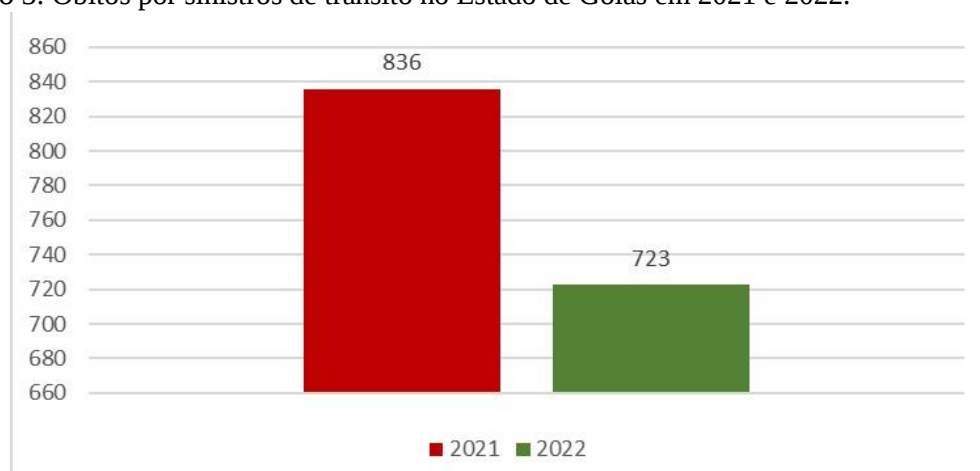


Fontes: Ministério dos Transportes e DETRAN-GO.

O gráfico a cima evidenciou que comparado com 2021, no ano de 2022 teve um pequeno aumento na quantidade de autuações, oque representa uma preocupação maior do Estado de Goiás em coibir a prática de irregularidades do trânsito.

“...o programa Balada Responsável visa sensibilizar os condutores para a adoção de comportamentos seguros no trânsito e coibir a circulação de condutores embriagados, contribuindo para a segurança no trânsito.” (Waldir Soares de Oliveira, Presidente do DETRAN-GO).

Gráfico 3: Óbitos por sinistros de trânsito no Estado de Goiás em 2021 e 2022.



Fontes: Ministério dos Transportes e DETRAN-GO

Conforme o gráfico anterior, se perceber uma redução na quantidade de vítimas fatais em decorrências de sinistros de trânsito no Estado, sendo que essa redução foi de aproximadamente de 13%, totalizando um número de 113 óbitos a menos levando em

consideração o mesmo período dos anos de 2021 e 2022.

Gráfico 4: Evolução temporal 2021 e 2022.



Fontes: Ministério dos Transportes e DETRAN-GO.

Após análise dos gráficos evidencia-se que não foi possível correlacionar as autuações realizadas pela Polícia Militar, com a quantidade de sinistros de trânsito com fatalidades, pois no ano de 2022 teve uma redução na quantidade de óbitos, porém o incremento de fiscalização do ano de 2021 para 2022 foi irrelevante.

O DETRAN busca sempre realizar campanhas educativas, principalmente durante os feriados prolongados, período esse, que aumenta-se o fluxo de veículos e consumo de álcool no Estado, principalmente nas cidades turísticas, dentre elas Caldas Novas, Pirenópolis, Aruanã e outras. Dessa forma devido às peculiaridades da data, dentre elas a duração do feriado o carnaval ocorre muitos acidentes diversos desses devido o consumo de álcool no ano de 2022 ocorreu dos dias 28 de fevereiro a 01 de março prolongando-se, pois foi logo após o término do final de semana, durando mais de 4 dias o período de festas, neste tempo aumenta os números de sinistros de trânsito ocasionados por condutores que ingerem álcool antes de assumir a direção de seus veículos. Diante disso, para visar reduzir a quantidade de acidentes e conscientizar os foliões, o DETRAN-GO por meio da Gerência de Educação de Trânsito realizou no dia 26 de fevereiro em duas rodovias estaduais importantes que concentram um grande fluxo de veículos, GO 020 e GO 070 ações educativas, essas campanhas foram realizadas com a parceria da Polícia Militar mais especificamente com o Batalhão Rodoviário.

No ano de 2011 a Organização das Nações Unidas (ONU) decretou a Década de Ação para a Segurança no Trânsito, por esse motivo todo mês de maio de forma mundial ocorre a campanha maio amarelo, visando a conscientização para a redução de sinistros de trânsito, a cor amarelo foi escolhida para remeter a cor de advertência no trânsito. Dessa forma o Estado de Goiás de forma integradas entre o Detran, SES-GO, Polícia Militar e outros órgãos realiza de forma periódica a campanha maio amarelo.

A campanha costuma envolver diversas escolas públicas e privadas, para impactar as crianças e adolescentes, o Governo do Estado busca ir além, incluindo a matéria na grade das escolas de ensino fundamental como disciplina transversal, essa atitude decorre do projeto “No trânsito o sentido é a vida”. Não somente em escolas se desenvolvem as atividades do “maio amarelo”, existe uma atuação também nas rodovias e principais pontos de Goiânia e interior do Estado.

2.3 QUANDO CABERÁ AUTUAÇÃO OU PRISÃO POR CONDUZIR VEÍCULOS SOB A INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL

Em 1997 entra em vigor o Código de Trânsito Brasileiro sendo que lá já regulamentava a proibição de conduzir veículos sob o efeito de álcool, mas tratava de forma mais branda, caso durante uma fiscalização fosse constatado no Etilômetro um valor de até de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões (0,3 mg/L) ou em caso de realização de exame de sangue apresentasse um valor de 0,6 de álcool no sangue (0,6 dg/L) o condutor não seria nem mesmo autuado, caso o valor fosse superior a esse, aí sim seria autuado, devendo pagar um valor de R\$ 955,00 seu direito de dirigir por 12 meses, só seria crime se ele estivesse conduzindo o veículo sob o efeito de álcool e expondo outros a perigo com pena de 6 meses a 3 anos.

No ano de 2008 ocorreu uma das mais significativas alterações, especificamente no que se refere a proibir a condução de veículos sob a influência de álcool, se trata da conhecida “Lei Seca” de ordem numérica 11.705. Previa uma tolerância de 0,2 dg/L no exame laboratorial ou 0,1 mg/L no etilômetro, entre esse valor e 0,5 g/L no sangue e 0,33mg/L no etilômetro será caso de autuação que ainda se manteria o mesmo valor, e mesmo período de suspensão do direito de dirigir, mas caso ocorresse a reincidência no período de 1 ano o valor seria em dobro, no caso R\$ 1.910,00, se no fosse constatado um valor igual ou superior a 0,6 dg/L no sangue ou 0,34mg/L no etilômetro já seria possível a prisão do condutor, sem a necessidade de perigo, a pena se manteve a mesma, 6 meses a 3 anos.

Em 2012 ocorreu uma nova alteração no CTB a qual determinava que não haveria mais tolerância, com uma ressalva, que deveria manter uma tolerância de possível erro de aferição

do aparelho de etilômetro que desde essa data até os tempos atuais de manteve em 0,05 mg/L no etilômetro, e no exame de sangue não existe tolerância, se fosse constatado no teste de etilômetro um valor de até 0,33 mg/L caberia autuação de R\$ 1.915,00 e a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, em caso de reincidência o valor seria em dobro, mas a principal alteração desta lei foi o fato que seria possível ser constatado a embriaguez por meio de um exame clínico, prova testemunhal ou imagem de sinais de alteração da capacidade motora, mantendo-se o mesmo tempo de pena, 6 meses a 3 anos.

No ano de 2016 ocorreu outra alteração que mudou dois pontos da lei, o valor da multa que seria inicial de R\$ 2.934,70 e a principal que foi acrescentar a recusa do condutor em realizar o teste de do etilômetro como meio de realizar a autuação.

Já no ano de 2017 ocorre a alteração de aumentar a pena em caso de o condutor causas acidente de 6 meses a 3 anos para até 8 anos se envolver morte e até 5 anos se houver ferido grave.

A última alteração na lei ocorreu no ano de 2020, que mudou apenas o quesito que antes era possível substituir a pena de prisão por penas restritivas de direitos, como pagamento de multa ou prestação de serviços para casos de acidentes com vítimas fatais, ou com lesão grave, a partir dessa alteração não é mais possível a substituição.

Atualmente as autuações por condução de veículos sob a influência de álcool está regulada pelo CTB da seguinte forma:

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

Infração - gravíssima;

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

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

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

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima;

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

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (BRASIL, 1997).

Atualmente os crimes de trânsito por condução de veículos sob a influência de álcool está regulada pelo CTB da seguinte forma:

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.

§ 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 ou toxicológico, 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 ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no caput. (BRASIL, 1997).

É possível verificar que os legisladores estão sempre em busca de agravar a lei para pessoas que conduzem veículos sob o efeito de álcool, isso demonstra o interesse dos representantes do povo em diminuir os números de acidentes, consequentemente o de feridos e óbitos decorrentes de sinistros de trânsito no Brasil, demonstra também que já foi percebido os impactos na sociedade que esses sinistros ocasionam, sejam por mortes, feridos, custos ao Estado, e outros impactos já tratados anteriormente.

3 METODOLOGIA

A população no Estado de Goiás no ano de 2022 era de 7.055.228 habitantes segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e estatística (IBGE), a pesquisa foi realizada com 120 pessoas de ambos os sexos de várias idades, teve como fundamento o critério qualitativo para

observar uma tendência do consumo de bebida alcoólica associado a condução de veículo, com uma margem de erro de 8,95%.

Para a realização deste trabalho foi feita uma pesquisa fundamentada em autores especialistas no assunto, leis, e recortes de matérias sobre o tema, foi realizado também uma análise estatística dos Registros de Atendimento Integrado (RAI) da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás que envolvem, autuações e prisões por condução de veículos sob o efeito de álcool e sinistros de trânsito com fatalidades ambos do ano de 2022.

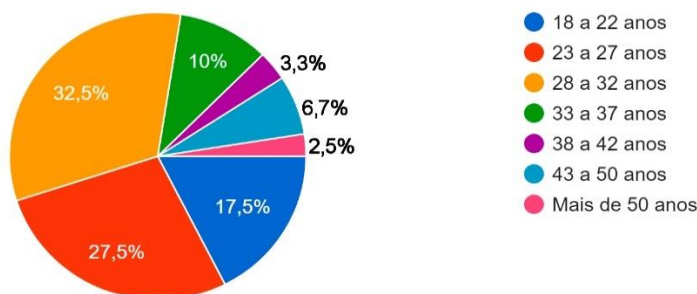
Foi também elaborado e aplicado um questionário estruturado em 11 perguntas aplicados através da ferramenta Google Formulários, e distribuído por meio de grupos e conversas de aplicativos de mensagens e mídias sociais, tendo como público alvo pessoas habilitadas residentes no Estado de Goiás.

As respostas obtidas por meio do questionário foram analisadas em conjunto com os demais dados do trabalho e serão apresentados em forma de gráficos confeccionados através do MSExcel.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os gráficos a seguir apresentam os resultados obtidos através da pesquisa desenvolvida exclusivamente para o trabalho em questão, juntamente com os demais dados apresentados na pesquisa. Este questionário foi aplicado com 120 (cento de vinte) pessoas devidamente habilitadas e residentes no Estado de Goiás, através da plataforma de formulários Google Forms.

Gráfico 4: qual a idade do entrevistado.

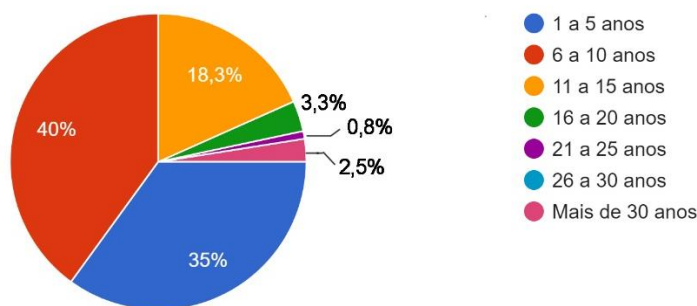


Fonte: (Google Forms, 2023)

De acordo com os dados observados, entre as pessoas que responderam 32,5% possui

idade de 28 a 32 anos, e 27,5% de 23 a 27 anos, logo, pode-se perceber que 60% possui de 23 a 32 anos, sendo que de acordo com O GLOBO “os adultos de 25 a 34 anos são os que mais consomem álcool no Brasil”, isso demonstra o risco de associação de consumo de bebidas alcoólicas e a condução de veículos.

Gráfico 5: quanto tempo de habilitado o entrevistado possui.

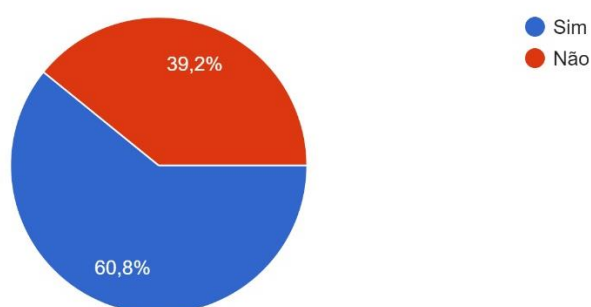


Fonte: (Google Forms, 2023)

Observa-se que 75% das pessoas que responderam o questionário possui Carteira Nacional de Habilitação há no máximo 10 anos, outro risco é esse pouco período de habilitado, pois o condutor adquire habilidade na condução de veículo com a prática, ao decorrer do tempo.

“...a inexperiência de quem dirige surge como importante fator de risco: entre seis grupos classificados de acordo com o tempo de habilitação, acidentados com até cinco anos de carteira lideram, representando quase 30% do total. (Guilherme Paranaíba, 2012)

Gráfico 6: se o entrevistado realiza o consumo de bebidas alcoólicas.

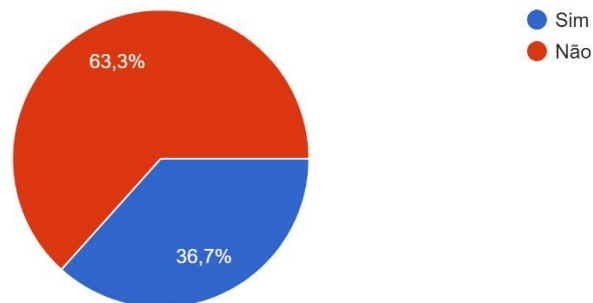


Fonte: (Google Forms, 2023)

Outro dado analisado na pesquisa é sobre o consumo de álcool, observa-se que mais de 60% das pessoas que responderam o questionário diz consumir álcool, também se trata de um dado preocupante, pois conforme já tratado anteriormente é maior faixa etária analisada da pesquisa, sendo que segundo pesquisadores do centro de informações sobre Saúde e Álcool

(Cisa), pessoas e 18 a 34 anos apresentam o menor nível de abstenção e a maior frequência de consumo de álcool (2023, p.1).

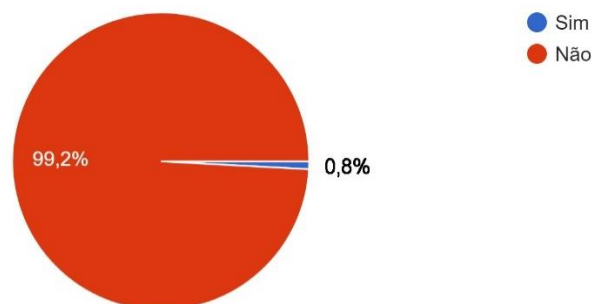
Gráfico 7: se o entrevistado já conduziu veículo após o consumo de álcool.



Fonte: (Google Forms, 2023)

Segundo os dados apresentados, 36,7% das pessoas que responderam o questionário informaram já ter ao menos uma vez conduzido veículos após consumir bebidas alcoólicas, demonstra que se trata de uma prática comum, sendo que os efeitos são redução de reflexos, visão afetada, tendo até 32% da redução da precisão, conhecida como visão de túnel.

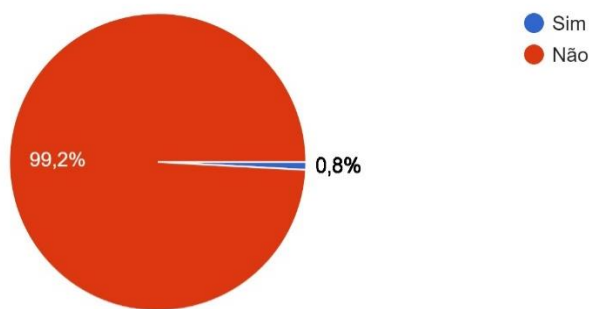
Gráfico 8: se o entrevistado já se envolveu em sinistro de trânsito após ingerir bebida alcoólica.



Fonte: (Google Forms, 2023)

Analisando os dados do referido questionário, apenas 0,8% dos colaboradores informaram que se envolveram em acidentes após consumir álcool.

Gráfico 9: se o entrevistado se envolveu em sinistro de trânsito com vítimas fatais.

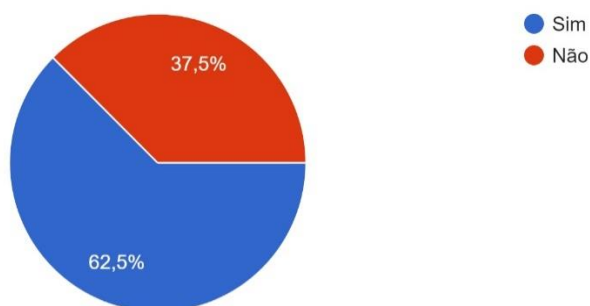


Fonte: (Google Forms, 2023)

Conforme o gráfico demonstra, 0,8% dos entrevistados informaram ter se envolvido em acidentes com fatalidades, além dos impactos já tratados neste trabalho sobre os óbitos provenientes de sinistros de trânsito, tem-se também os impactos na saúde pública sobre carregando todo o sistema, gerando demora e ineficiência no atendimento de demais patologias que não possui nenhuma ligação com o sinistro de trânsito em si.

Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito, nos anos de 2021 e 2022 a mistura de álcool direção matou mais de 2.400 pessoas no Brasil. No ano passado, motoristas com suspeita de embriaguez provocaram mais de 325 mil acidentes de trânsito no país de acordo com Alysson Coimbra diretor da Abramel em Minas Gerais.

Gráfico 10: se entrevistado deixou de dirigir após ingerir bebida alcoólica, optando por utilizar carros de aplicativo.

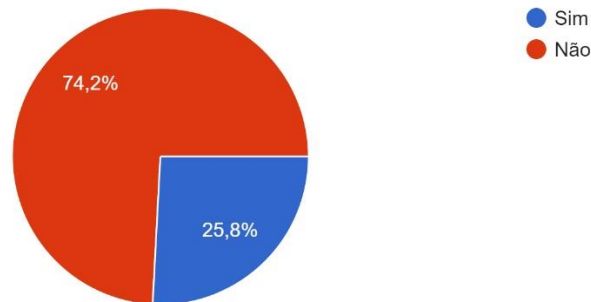


Fonte: (Google Forms, 2023)

Outro dado levantado na pesquisa é a quantidade de pessoas que deixaram de dirigir por saber que iria consumir álcool, sendo que essas optaram em deixar o seu veículo em casa e utilizar uma das ferramentas disponíveis que é o carro de aplicativo de transporte, dentre eles Uber, 99POP e outros. Até o mês de outubro do ano de 2022 a empresa de tecnologia responsável por viagem de carros de aplicativo, Uber, já contava com 30 milhões de usuários

ativos na plataforma, isso demonstra o tamanho desta que é a principal empresa do segmento, se fazendo presente nas principais cidades do País.

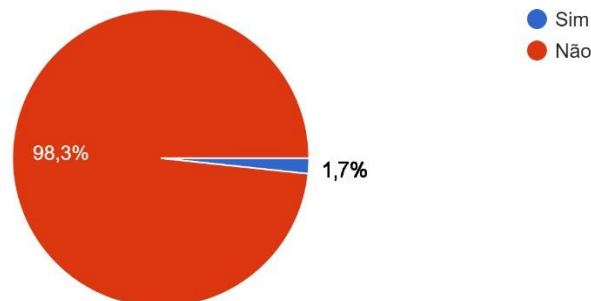
Gráfico 11: se o entrevistado já foi submetido ao teste de Etilômetro.



Fonte: (Google Forms, 2023)

Através da pesquisa realizada foi possível constatar a eficiência das campanhas que buscam inibir a direção após o consumo de álcool, sendo que mais de 25% dos entrevistados declararam que já foram submetidos ao teste do etilômetro.

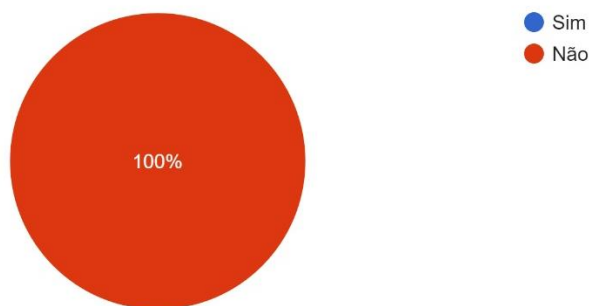
Gráfico 12: se o condutor já foi autuado por estar dirigindo embriagado.



Fonte: (Google Forms, 2023)

Foi constatado que dos 1,7% dos 120 entrevistados já foram autuados por estarem conduzindo veículos após o consumo de bebida alcoólica, conforme apresentado anteriormente, 36,7% informaram ter dirigido após beber, no entanto, um número muito baixo foi autuado.

Gráfico 13: se o entrevistado já foi preso por estar dirigindo embriagado.



Fonte: (Google Forms, 2023)

Com relação há prisões por embriagues, que é quando no teste apresenta-se um valor acima de 0,33 mg/l de álcool nos pulmões, nenhum dos 120 entrevistados informou ter sido preso por esse motivo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise estatística dos gráficos gerados a partir de questionários coletados dentre os dias 30 de setembro de 2023 ao dia 07 de novembro de 2023, juntamente com dados do DETRAN-GO e Ministérios dos transportes, foi possível concluir que não houve correlação das autuações por conduzir veículos após consumo de álcool ou se recusar a realizar teste do etilômetro com a quantidade de vítimas fatais por sinistros de trânsito, tendo em vista que no ano de 2021 ocorreram 836 mortes provenientes de sinistros de trânsito, já no ano de 2022 foram 723, logo é uma redução de 113 óbitos, logo o pequeno aumento de 2% de autuações a mais não condizem com os resultados do ano de 2022.

60% dos participantes da pesquisa informaram ter entre 23 a 32 anos, sendo que as pessoas que têm de 25 a 34 anos são as que mais consomem álcool, uma porcentagem semelhante declarou também realizar consumo de álcool, segundo dados levantados durante a pesquisa dos 18 aos 34 anos é a faixa etária que apresenta menor nível de abstenção de álcool e maior frequência de consumo, fazendo com que o Estado coibir a combinação de consumo de álcool e direção de veículos.

Além disso, 36,7% das pessoas informam ao menos uma vez terem conduzido veículos após ingerir bebida alcoólica, sendo que pode ocorrer uma redução da precisão de até 32% da percepção após ingerir bebidas, porcentagem semelhante também informa ter deixado de conduzir veículos após dirigir, utilizando ferramentas como Taxi, Uber, 99POP dentre outros

recursos possível.

Inferese, portanto, que o caminho a ser percorrido é aumentar a quantidade de operações e autuações juntamente com outras ações para coibir a combinação perigosa de bebida alcoólica com direção de veículo automotor, isso pode ser feito através do aumento da quantidade de profissionais qualificados para realizar essas operações, uma análise mais detalhada dos lugares e horários que gerariam uma efetividade maior de outras ferramentas, em busca de reduzir ainda mais os óbitos.

REFERÊNCIAS

DETRAN-GO. Balanço da Lei Seca que completa 15 anos. Disponível em: <<https://www.detrان.go.gov.br/psw/#/pages/conteudo/detalhar-noticia/2491>> Acesso em: 26 ago. 2023

SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA. Estatísticas. Disponível em: <observatorio@ssp.go.gov.br> Acesso em: 26 ago. 2023.

PEDRO MOURA. Vias goianas foram palco de 10 acidentes por hora em 2022. Disponível em: <<https://www.jornalopcao.com.br/cotidiano/vias-goianas-foram-palco-de-10-acidentes-por-hora-em-2022-451025/>> Acesso em: 26 de agosto. 2023

BRASIL. Constituição Federal (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1998. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em 26 ago. 2023.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1997. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm> Acesso em: 26 ago. 2023.

Agencia Cora de notícias. 25 anos do CTB: Detran investe em serviços para cidadão. Disponível em: <<https://agenciakoradenoticias.go.gov.br/69003-25-anos-do-ctb-detrان-investe-em-servicos-para-cidadao>> Acesso em: 30 set. 2023.

Senado Federal. Trânsito brasileiro: 45 mil mortes e R\$ 50 bilhões de prejuízo econômico.

Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/tv/programas/em-discussao/2022/09/transito-brasileiro-45-mil-mortes-e-r-50-bilhoes-de-prejuizo-economico>> Acesso em: 30 set. 2023.

Abramet. Pesquisa de sinistros de trânsito-Terminologia. Disponível em: <<https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%202020%20Acidentes%20de%20Transito%20Terminologia.pdf>> Acesso em: 30 set. 2023.

Secretaria de Estado de Saúde. Governo de Goiás desenvolve ações pela vida em campanha de trânsito. Disponível em: <<https://www.saude.go.gov.br/noticias/18207-governo-de-goias-desenvolve-acoes-pela-vida-em-campanha-de-transito#:~:text=Em%202022%2C%20ocorreram%201.775%20%C3%B3bitos,de%20motociclistas%20do%20sexo%20masculino>> Acesso em: 30 set. 2023.

Estadão. Acidentes geram prejuízos para toda sociedade. Disponível em: <<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/acidentes-geram-prejuizos-para-toda-sociedade/#:~:text=Les%C3%B5es%20permanentes%2C%20cicatrices%2C%20incapacidade%20motora,provocado%20pelas%20trag%C3%A9dias%20no%20tr%C3%A2nsito>> Acesso em: 30 set. 2023.

Ministérios dos Transportes. Relatório inédito do Governo Federal mostra perfil das infrações em 15 anos de Lei Seca. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/09/relatorio-inedito-do-governo-federal-mostra-perfil-das-infracoes-em-15-anos-de-lei-seca>> Acesso em: 30 set. 2023.

Biblioteca Virtual em Saúde Ministério da Saúde. Movimento Maio Amarelo: 10 anos de atenção pela vida. Disponível em: <<https://bvsmis.saude.gov.br/movimento-maio-amarelo-10-anos-de-atencao-pela-vida/#:~:text=Em%2011%20de%20maio%20de,sinaliza%C3%A7%C3%A3o%20e%20advert%C3%A2ncia%20no%20tr%C3%A2nsito>> Acesso em: 01 out. 2023.

Universidade Federal do Tocantins. Acidentes de trânsito e os impactos na saúde pública. Disponível em: <<https://dspace.mj.gov.br/bitstream/1/4618/1/Os%20Acidentes%20de%20Tr%C3%A2nsito>>

20e%20os%20Impactos%20na%20Sa%C3%BAde%20P%C3%BAblica.pdf>Acesso em: 01 out. 2023.

Secretaria de Estado de Saúde. Seminário discute ações intersetoriais de redução da mortalidade no trânsito. Disponível em: <<https://www.saude.go.gov.br/noticias/18424-seminario-discute-acoes-intersetoriais-de-reducao-da-mortalidade-no-transito>> Acesso em: 01 out. 2023.

DETRAN-GO. Estatísticas sobre multas de trânsito. Disponível em: <<https://inside.detran.go.gov.br/multa/index.htm>> Acesso em: 29 out. 2023.

Google Formulários. Formulário de estatísticas de condutores Estado de Goiás . Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdyQGSPvMyp07_NaPd8jGov-XxFkSR4ZR5y4kcLPPulMzAH1g/viewform?usp=send_form> Acesso em: 29 out. 2023.

O globo. Consumo de álcool: maioria dos brasileiros desconhece o que é 'beber com moderação. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/saude/medicina/noticia/2023/07/26/consumo-de-alcool-maioria-dos-brasileiros-desconhece-o-que-e-beber-com-moderacao.ghhtml>> Acesso em: 01 out. 2023.

Perfilnews. Acidentes têm 54% dos condutores recém-habilitados Disponível em: <<https://www.perfilnews.com.br/acidentes-tem-54-dos-condutores-recem-habilitados/>> Acesso em 01 out. 2023.

Balada segura. Por que eu não devo dirigir depois de beber? Disponível em: <<https://baladasegura.rs.gov.br/por-que-nao-devo-dirigir-depois-de-ingerir-bebida-alcoolica>> Acesso em 01 de out. 2023.

SciELO - Brasil. Impacto da pandemia da COVID-19 na epidemiologia dos acidentes de trânsito: um estudo transversal Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rcbc/a/5b3hvPW98M9LBMRbdzntLjN/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em 25 de nov. 2023.

DETRAN-GO. Ações da Operação Balada Responsável realizaram mais de 4 mil abordagens em outubro. Disponível em: <<https://goias.gov.br/detran/acoes-da-operacao-balada-responsavel-realizaram-mais-de-4-mil->

abordagens-em-outubro/> Acesso em 25 de nov. 2023.

APÊNDICE A – FORMULÁRIO DE PESQUISA

Questão 1: Qual a sua idade?

Questão 2: Tem quanto tempo que você é habilitado (possui CNH)?

Questão 3: Você faz consumo de bebidas alcoólicas?

Questão 4: Você já dirigiu após ingerir bebida alcoólica?

Questão 5: Você já se envolveu em acidente após ingerir bebida alcoólica?

Questão 6: Você já se envolveu em acidente de trânsito que houve vítima fatais?

Questão 7: Você já deixou o veículo em casa e foi de “carro de aplicativo” (Uber, 99POP, TAXI e etc.), porque iria beber e não queria dirigir após ingerir bebida alcoólica?

Questão 8: Você já foi submetido (a) no teste do Etilômetro/Bafômetro?

Questão 9: Você já foi autuado/multado (a) estar dirigindo embriagado?

Questão 10: Você já foi preso(a) por estar dirigindo embriagado?