

# LEI SECA COMO FERRAMENTA PARA GARANTIR MAIOR SEGURANÇA NO TRÂNSITO BRASILEIRO

## DRY LAW AS A TOOL TO GUARANTEE MAJOR SECURITY IN BRAZILIAN TRANSIT

SIMÃO, Daniel Augusto Girão <sup>1</sup>  
PINTO, Clício Gustavo de Oliveira <sup>2</sup>

### RESUMO

O presente artigo pretende, analisar se a promulgação da Lei Seca efetivou a segurança no trânsito Brasileiro. Os acidentes de trânsito e suas consequências estabelecem um problema de saúde pública, juntamente envolvendo enormes gastos aos cofres públicos, sendo necessário encontrar uma solução para tal condição, foi assim incrementada a chamada Lei Seca. A metodologia usada para elaboração deste artigo, foi através da análise de outros artigos relacionados a este tema. Ao término desta pesquisa concluiu-se que a Lei Seca foi bastante eficaz na redução dos acidentes de trânsito trazendo assim benefícios à segurança pública. Porém a fiscalização tem um papel crucial para que se faça cumprir a lei de forma efetiva. A rigidez da lei sem o acompanhamento da fiscalização não se mostra eficiente.

Palavras-chave: Lei Seca. Embriaguez. Acidentes. Fiscalização.

### ABSTRACT

The present article intends to analyze if the promulgation of the No Drink Law effected the safety in the Brazilian traffic. Traffic accidents and their consequences establish a public health problem, together involving huge expenditures to the public coffers, being necessary to find a solution for this condition, was thus increased the call Dry Law. The methodology used to elaborate this article was through the analysis of other articles related to this topic. At the end of this research it was concluded that the Drought Law was very effective in reducing traffic accidents thus bringing benefits to public safety. But enforcement has a crucial role to play in enforcing the law effectively. The rigidity of the law without monitoring is not efficient.

Keywords: Dry Law. Drunkenness. Accidents. oversight.

---

<sup>1</sup> Aluno do curso de Especialização em Polícia e Segurança Pública, do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás – CAPM, Daniel.net.82@hotmail.com; Goiânia – GO, junho de 2018.

<sup>2</sup> Professor orientador: Professor Especialista do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás – CAPM, gustavodetrango@gmail.com; Goiânia – GO, junho de 2018.

## **1 INTRODUÇÃO**

O consumo de bebidas alcóolicas é uma prática comum difundida no mundo todo, por trazer efeito prazeroso e de socialização, porém se torna problemático quando consumido em excesso. Esse consumo em excesso reflete em problemas de saúde pública, tendo como consequência doenças cardiovasculares, neoplasias, além de comportamento inadequado, agressões, homicídios, sendo possível observar sonolência, distração, superestimação de habilidade e principalmente acidentes relacionados ao trânsito. Sob efeito do álcool, as chances de um indivíduo ser vítima fatal em um acidente de trânsito é sete vezes maior do que um indivíduo que não ingeriu álcool (MALTA et al., 2004).

Desse modo, esse artigo desenvolveu a seguinte problemática: a promulgação da lei seca trouxe maior segurança para o trânsito brasileiro? Em resposta a problemática apresentada, o presente artigo apresenta como objetivo geral: a análise da eficácia da lei seca para a segurança no trânsito brasileiro. Tem como objetivos específicos: apresentar as origens da lei seca; as estatísticas apresentadas antes e depois da promulgação da lei; refletir sobre a importância da polícia militar no auxílio da fiscalização e cumprimento dessa lei.

A metodologia utilizada foi a de revisão bibliográfica, onde os autores abordam sobre os impactos da promulgação da lei seca e suas mudanças trazidas para a segurança no trânsito.

## **2 REVISÃO DE LITERATURA**

### **2.1 BREVE HISTÓRICO**

Foi com o surgimento dos primeiros veículos no início do século XX e com a aglomeração das pessoas nas zonas urbanas que se tornou necessário priorizar e regulamentar o trânsito. Todavia o primeiro automóvel só chegou ao Brasil em 1871, trazido pelo famoso Santos Dumont, a partir de então começaram a surgir desorganizações a respeito da disseminação desses automóveis entre os usuários no Brasil (MELO, 2008).

Sendo assim, via-se a necessidade da criação de uma legislação brasileira sobre circulação de automóveis. Dessa forma, a lei passou por várias transformações até se perceber a necessidade da criação de uma lei que fosse exclusivamente voltada para a condução de veículos sob o consumo de bebidas alcólicas (MELO, 2008).

## 2.2 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

No Brasil, assim como em outros países sentiram a necessidade da repressão a embriaguez ao volante, isso na tentativa de conter motoristas imprudentes que embriagados deixavam muitos feridos e inválidos devido as sequelas ou até acabavam por tirar vidas.

Devido ao aumento elevado de mortes no trânsito, foi necessário o enrijecimento de leis referentes ao trânsito que tinham o objetivo de diminuir esses índices. Pode-se observar essa estatística através de dados do Ministério da Saúde que apontam o aumento anual de óbitos no trânsito. Na tabela, demonstra-se esse crescimento no período de 1980 a 2011.

Tabela 1: Mortes em acidentes de trânsito – Brasil 1980-2011.

Ano	TAXA por 100 mil habitantes
1980	17
1981	16,1
1982	17,1
1983	16,2
1984	17,4
1985	18,9
1986	22,4
1987	20,5
1988	20,4
1989	20,6
1990	20,1
1991	19,3
1992	18,2
1993	18,3
1994	19,2
1995	21,2
1996	22,5
1997	22,3
1998	19,1
1999	18
2000	17,1
2001	17,7
2002	18,8
2003	18,7
2004	19,6
2005	19,5
2006	19,5
2007	19,8
2008	20,2
2009	19,8
2010	21,5
2011	22,5

Fonte: SIM/SVS/MS

No Consenso Brasileiro sobre Políticas Públicas do Alcóol, de 2004, havia o alerta sobre os riscos da associação do consumo de bebidas alcólicas e a condução de veículos, sendo recomendado a redução dos limites de concentração alcóolica permitida no sangue dos motoristas. Notou-se mais tarde que não estava sendo suficiente para reprimir embriaguez ao volante, o que mostrava a necessidade da mudança na legislação. Essa mudança veio em junho de 2008, com a promulgação da lei 11.705, a famosa Lei Seca (SALGADO et al., 2012).

### **2.3 ORIGEM DA LEI SECA**

Como já mencionado anteriormente a lei 11.705/2.008, denominada “Lei Seca”, foi instituída para reprimir a embriaguez ao volante e minimizar suas consequências. Foram elaboradas normas rigorosas aos condutores que estivessem sob efeito de álcool (MALTA, 2014).

Essa Lei auxiliou na diminuição de acidentes causados por condutores embriagados, todavia, ainda não estava sendo o suficiente para alcançar os resultados almejados pelas autoridades, sendo indispensável passar por algumas alterações (MALTA, 2010).

Em 2012 foi promulgada a lei 12.760, denominada “Nova Lei Seca”, que se tratava de uma alteração da lei seca para uma forma mais rígida devido a “falha”, insatisfatoriedade da lei anterior, onde foi duplicado o valor da pena administrativa, além de descomplicar a comprovação da embriaguez (MALTA, 2014).

Foram muitas as mudanças ocorridas com a Nova Lei Seca. Antes para se provar a embriaguez do indivíduo, só era possível com o exame de sangue ou teste do bafômetro, sendo que os motoristas podiam se negar a realizá-los. Com a alteração para a nova lei, foi acrescentado como forma de se provar a embriaguez, vídeos e testemunhas. Houve mudanças também no valor das multas, que se mostraram mais rigorosas, na lei antiga eram de R\$ 957,70, depois da nova lei esse valor aumentou para R\$1.915,40. Os resultados do bafômetro também se mostraram mais rigorosos, antes era necessário detectar 0,1mg/L no ar expelido do pulmão, depois, 0,05mg/L (ALVES, et al., 2014).

## 2.4 ESTÁTISTICA ANTES E DEPOIS DA APLICAÇÃO DA LEI SECA

Somente em 2010, 42.444 (quarenta e duas mil quatrocentas e quarenta e quatro) pessoas tiveram suas vidas finalizadas em decorrência de acidentes de Trânsito, além de milhares feridos ou com sequelas (SOUZA; SILVA, 2014).

No Brasil foi apurado que 82% dos acidentes de trânsito, correspondente a 37.407 (trinta e sete mil e quatrocentos e sete), têm maior incidência entre homens e jovens de 20 a 29 anos. E esse número alarmante está associado ao uso abusivo do álcool, sendo que, quanto maior a ingestão de álcool no sangue, maior a probabilidade de ocorrer um acidente de trânsito.

A tabela abaixo mostra as internações e gastos por acidentes de trânsito no ano de 2011, em várias regiões do Brasil. São, portanto, cerca de 155 mil internações. De acordo com a tabela, são em média 426 internações por dia decorrentes de acidentes de trânsito. Por isso, podemos entender que se trata de um grave problema de saúde pública, pois além dos gastos hospitalares, medicamentos, danos ao patrimônio, faltas desses indivíduos ao trabalho, recuperação do acidente, há outros diversos gastos nos quais geram prejuízos econômicos principalmente ao Sistema Único de Saúde (SUS).

Tabela 04: Óbitos por acidente de trânsito em 2011  
 ÓBITOS POR ACIDENTES DE TRÂNSITO/2011:

Região/UF	Total
<b>NORTE</b>	<b>3.367</b>
Roraima	612
Acre	134
Amazonas	478
Roraima	147
Para	1.353
Amapá	122
Tocantins	516
<b>NORDESTE</b>	<b>11.853</b>
Maranhão	1.354
Piauí	975
Ceará	2.065
Rio Grande do Norte	645
Paraíba	845
Pernambuco	1.981
Alagoas	782
Sergipe	613
Bahia	2.593
<b>SUDESTE</b>	<b>15.598</b>
Minas Gerais	4.176
Espírito Santo	1.116
Rio de Janeiro	2.909
São Paulo	7.397
<b>SUL</b>	<b>7.585</b>
Paraná	3.423
Santa Catarina	1.882
Rio Grande do Sul	2.280
<b>CENTRO-OESTE</b>	<b>4.441</b>
Mato Grosso do Sul	764
Mato Grosso	1.112
Goiás	2.010
Distrito Federal	555
<b>Total</b>	<b>42.844</b>

Fonte: Agência Saúde – Ascom/MS – (21/12/2012)

Na tabela abaixo os dados de mortalidade antes e depois da aplicação da Lei Seca em várias regiões do Brasil, adquirida pelo Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, utilizado através de monitoramento de vigilância epidemiológica de mortalidade por acidentes de trânsito terrestre.

Estados	Pré-Lei Seca (Julho 2007 a junho 2008)			Pós-Lei Seca (Julho 2008 a junho 2009)			VARIAÇÃO %
	TPM-ATT	IC95%		TPM-ATT	IC95%		
		LLI	LS		LLI	LS	
Brasil	18,7	18,5	18,9	17,3	17,1	17,5	-7,4a
Rondônia	25,4	22,7	28,0	27,9	25,2	30,6	10,0
Acre	17,9	14,5	21,2	16,0	12,9	19,2	-10,4
Amazonas	11,1	9,9	12,3	11,7	10,5	12,9	5,5
Roraima	34,3	28,2	40,4	34,0	27,8	40,2	-1,0
Pará	14,5	13,6	15,4	14,8	13,9	15,7	2,0
Amapá	16,5	12,9	20,1	17,4	13,7	21,1	5,6
Tocantins	32,2	29,2	35,3	30,3	27,3	33,3	-6,0
Maranhão	18,4	17,3	19,5	19,0	17,9	20,2	3,8
Piauí	23,3	21,6	25,0	21,9	20,2	23,5	-6,2
Ceará	19,1	18,2	20,0	18,0	17,1	18,9	-5,9
Rio Grande do Norte	14,3	13,0	15,7	13,8	12,5	15,1	-3,6
Paraíba	19,4	18,0	20,8	20,2	18,8	21,6	4,1
Pernambuco	15,3	14,5	16,1	14,4	13,6	15,2	-5,9
Alagoas	22,8	21,1	24,5	18,9	17,4	20,5	-17,0a
Sergipe	20,7	18,7	22,7	22,5	20,4	24,6	8,6
Bahia	12,4	11,8	12,9	11,3	10,8	11,8	-8,6a
Minas Gerais	17,9	17,4	18,5	16,9	16,4	17,5	-5,8
Espírito Santo	30,3	28,6	32,1	24,8	23,1	26,4	-18,4a
Rio de Janeiro	12,7	12,1	13,2	8,5	8,1	9,0	-32,5a
São Paulo	17,2	16,8	17,5	16,0	15,6	16,3	-7,0a
Paraná	29,2	28,2	30,3	27,0	26,0	28,0	-7,7a
Santa Catarina	30,8	29,4	32,2	26,9	25,6	28,2	-12,5a
Rio Grande do Sul	17,6	16,8	18,4	16,3	15,6	17,1	-7,3
Mato Grosso do Sul	28,7	26,5	30,8	28,7	26,5	30,8	0,1
Mato Grosso	46,2	42,8	49,6	46,3	42,9	49,6	0,1
Goiás	39,6	37,3	41,8	40,2	37,9	42,4	1,4
Distrito Federal	21,8	19,9	23,6	18,0	16,3	19,6	-17,4a

Fonte: SIM/SVS/MS (última atualização em 30 de abril de 2010) e IBGE. LI: limite inferior. LS: limite superior. a) Variação estatisticamente significativa da taxa padronizada de mortalidade por ATT.

Através da tabela, pode-se comparar as mortes no período de junho de 2007 a julho de 2008 e no período de junho de 2008 a julho de 2009, ou seja, antes da Lei Seca e depois da implantação da mesma. Nota-se uma redução significativa de -7,4% na taxa de mortalidade por acidentes, que passou de 18,7/100 mil habitantes para 17,3/100 mil habitantes.

## 2.5 POLÍCIA MILITAR NO AUXÍLIO A FISCALIZAÇÃO NO TRÂNSITO

Conforme o Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: polícia federal, polícia rodoviária federal, polícia ferroviária federal, polícias civis, polícias militares e corpos de bombeiros militares. Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública (VIEIRA, 2008).

Trazendo um melhor esclarecimento sobre este assunto, se faz necessário entender do que se trata o Poder de Polícia. Poder de polícia é o poder do Estado de

limitar e disciplinar interesses, bens e direitos dos particulares em prol da coletividade. Esse poder é exercido sobre qualquer atividade que possa de alguma forma levar algum tipo de risco a coletividade.

Como o trânsito está correlacionado a ordem pública, logo é responsabilidade às Polícias Militares realizarem o policiamento ostensivo de trânsito, voltando a atenção para à segurança pública. Visa-se dessa forma a integridade física de todos e integridade do patrimônio público, entre outros. Se mostrando necessário intervenção sempre que houver rompimento das normas (ANDRADE; FILHO, 2014).

A fiscalização de trânsito é vista como uma forma de forçar o cumprimento das normas de segurança determinadas, se tratando de uma maneira de levar a obediência. Desse modo às Polícias Militares desempenham um papel determinante para a inibição das infrações e, conseqüentemente, para a redução dos acidentes e mortes no trânsito, além de reduzir significativamente os gastos gerais aos cofres públicos.

Conclui-se assim a importância da fiscalização de trânsito e da aplicação de penalidades como principal medida de redução de acidentes e mortes, essas medidas são cruciais para bom funcionamento da lei.

### **3 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A Lei Seca foi implantada com o objetivo de diminuir drasticamente o número exorbitante de acidentes de trânsito ocorridos no Brasil, dessa forma, levando alterações no código de trânsito brasileiro. Esta mudança gerou resultados positivos, como a diminuição do número de motoristas que combinam a ingestão de bebidas alcoólicas com a direção de veículos automotores e suas conseqüências.

Essa Lei Seca implantada em 2008, por melhor que fosse, não foi eficiente quanto se esperava. Observou-se então que só criar as leis não resolvem os transtornos da sociedade, pois sabemos que a sociedade precisa de uma cobrança e fiscalização para que haja organização e cumprimento da mesma. Surge então a Lei Seca de forma alterada dessa vez mais punitiva.

Como resultado pode-se afirmar que houve significativa redução no índice de acidentes, mas tal redução ocorreu, comprovadamente, devido maior fiscalização no trânsito com a entrada em vigor da lei mais punitiva.

As leis são aceitas pela sociedade por dois motivos: a percepção dos benefícios que a lei poderá trazer, para si e para a sociedade, e o receio com relação às penalidades a serem submetidas ao infringirem as leis (SILVA; SOUZA, 2014).

Neste sentido a Lei seca foi aceita pelos condutores de veículos principalmente pelos benefícios que tem demonstrado todos os dias, desde 19 de junho de 2008, quando foi implantada. Essa lei não só “pegou”, mas também se transformou num “bem público”, algo que proporciona um trânsito mais digno e seguro.

Apesar das altas críticas que a lei nº11.705/2008 sofreu é inegável os benefícios trazidos por ela, e sua aplicação vem conseguindo reverter os efeitos que a combinação explosiva entre álcool e direção podem causar no trânsito.

Pode-se observar que a Lei Seca surgiu com a finalidade de alertar a sociedade brasileira dos perigos da combinação do álcool com a direção, de forma a levar a redução dos números alarmantes de mortes no trânsito, por meio de proibições e consequentes sanções, nas quais passaram por maior rigor, e assim deve se manter para que realmente sejam alcançados os objetivos propostos por essa Lei.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O objetivo inicial desse artigo foi atingido, conseguindo responder a problemática lançada no início do estudo. O foco se tratava de analisar a eficácia da lei seca no trânsito brasileiro.

Não há dúvidas de que a Lei Seca trouxe benefícios, houve uma excelente diminuição no número de mortes no trânsito. Nota-se ainda redução não só de mortes no trânsito como também de infrações e acidentes com vítimas não fatais e consequentemente redução com gastos hospitalares.

O Código de Trânsito Brasileiro determina que a segurança no trânsito é direito de todos e um dever dos órgãos e das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, sendo responsabilidade destes órgãos, adotar as medidas necessárias a assegurar esse direito aos indivíduos. Dessa forma é necessário que se faça valer a lei, através de maiores fiscalizações e campanhas de cunho educacional, levando orientações para se otimizar cada vez mais esses benefícios mencionados anteriormente. Deve ser levado em consideração também a melhoria das engenharias de tráfego, das autoescolas e dos órgãos pertinentes.

Assim, o presente estudo se finaliza, com a certeza de que a Lei Seca tem trazido grandes benefícios se tratando de maior segurança para o trânsito e que novos investimentos e fiscalizações se fazem necessários, pois a rigidez da lei assusta sim os condutores, porém é possível aumentar o temor e a responsabilidade dos condutores quando se tem real aplicabilidade e efetividade da lei.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Ana Carolina Barreto Bezerra; OLIVEIRA, Angelo Santos; PEDRO, Josué Barroso; MAMLAK, Larissa; OLIVEIRA, Larissa da Silva; MENDONÇA, Larissa Oliveira; SANTIAGO, Marcio Ferreira; SANTOS, Wanderlan Francisco. **A nova Lei Seca: Mudanças ocasionadas pela antiga e nova lei no código de trânsito brasileiro**. Revista Ciências Humanas e Sociais Unit, 2014.

ANDRADE, Vinícius Ribeiro Aragão de; FILHO, José Onildo Troppel. **Policimento e Fiscalização do trânsito urbano: Uma análise do papel das Polícias Militares**. Revista Ordem Pública, 2014.

MALTA, Deborah Carvalho; BERNA, Regina, Tomie Ivata; SILVA, Marta, Maria Alves da Silva; CLARO, Rafael Moreira; JUNIOR, Garbas Barbosa da Silva; REIS, Ademar Arthur Chioro dos Reis. **Consumo de bebidas alcólicas e direção de veículos, balanço da lei seca, Brasil 2007 a 2013**. Revista de Saúde Pública, p. 692-696, 2014.

MELO, Victor Andrade. **O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1981-1908)**. Revista Brasileira da Ciência do Esporte, p. 187-203, 2008.

NUNES, Marcela Neves; NASCIMENTO, Luis Fernando Costa. **Análise espacial de óbitos por acidentes de trânsito antes e após a Lei Seca, nas microrregiões do estado de São Paulo**. Revista de Associação Medicina brasileira, p. 685-690, 2012.

SALGADO, Rogério de Souza; CAMPOS, Valdir Ribeiro; DUAILIBI, Sérgio; LARANJEIRAS, Ronaldo Ramos. **O impacto da “Lei Seca” sobre o beber e dirigir em Belo Horizonte/MG**. Revista de Ciências e Saúde Coletiva, p. 971-976, 2012.

SILVA, Vilmar Antônio da; SOUZA, Michelle dos Santos. **Lei seca e a diminuição das mortes no trânsito**. Revista Âmbito Jurídico, 2014.

OLIVEIRA, Ana Paula Pereira de; ABREU, ÂNGELA Maria Mendes; PAIXÃO, Anne Louise Reis da; FARIA, Vanessa Silva. **Póssivel impacto da “Lei Seca” nos atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito em uma unidade de emergência.** Revista de enfermagem, p. 54-59, 2013.

VIERIA, Thiago Augusto. **Competência Polícial Militar para atuar no trânsito: do policiamento à fiscalização de trânsito.** Revista Ordem Pública, 2008.