

# QUAIS SÃO OS REFLEXOS DA LEI 11.705/08 (LEI SECA) NO ESTADO DE GOIÁS NO ANO DE 2017

WHAT ARE THE REFLECTIONS OF LAW 11.705 / 08 (DRY LAW) IN THE STATE OF GOIÁS IN THE YEAR OF 2017

FERNANDES, Caio Nathan da costa <sup>1</sup>  
OTTONI, Thiago Rodrigues<sup>2</sup>

## RESUMO

O presente estudo buscou responder quais são os reflexos da lei nº11705/08 no Estado de Goiás, por meio de um estudo detalhado de dados estatísticos. Todo o estado. Para isto foi realizado uma pesquisa de dados colhidos no Batalhão de trânsito e no comando de policiamento rodoviário, dados estes que mostraram as atuações em todo o estado. Ficou constatado que a referida lei é sim eficiente e que os batalhões da polícia militar estão agindo com todo o rigor da lei uma vez que 13,38% das autuações da Polícia Militar do Estado de Goiás são referente a condutores flagrados dirigindo após ingerir bebida alcoólica, ainda foi possível encontrar um numero maior pois na balada responsável esta porcentagem passa dos 15%, na análise verificou-se que o maior momento de infrações foram nos meses de Julho, Agosto e Setembro, meses estes que tem bastante cidadãos de férias e acabam por exagerar no consumo de álcool, pode se concluir ainda com este estudo que não apenas um endurecimento da lei é necessário para que menos pessoas sejam vítimas de acidentes de trânsito, mas que e preciso que o estado crie políticas públicas que busquem conscientizar o cidadão sobre o seu papel na sociedade e que somente através de uma mudança na cultura do motorista Goiano fará que os índices de acidentes de trânsito envolvendo bebida alcoólica possa diminuir. A pesquisa se faz muitíssimo importante pois mostra a necessidade da criação destas políticas bem como gera uma discussão sobre o tema proposto.

**Palavras-chave:** Trânsito. Embriaguez. Goiás. Lei nº11705/08. Polícia Militar do Estado de Goiás.

## ABSTRACT

The present study sought to answer the reflections of law nº 11705/08 in the State of Goias, through a detailed study of statistical data. whole state. For this, a survey of data collected in the Traffic Battalion and in the command of highway policing was carried out, data that showed the performances throughout the state. It was verified that the mentioned law is rather efficient and that the battalions of the military police are acting with all the rigor of the law since 13.38% of the assessments of the Military Police of the State of Goiás are referring to drivers conducting faded after ingesting alcoholic beverage , it was still possible to find a number Mair because in the ballad responsible this percentage exceeds 15%, in the analysis it was verified that the

---

<sup>1</sup> Aluno do Curso de Formação de Praças do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, caionc@pm.go.gov.br; Goiânia, Março de 2018.

<sup>2</sup> Professor orientador: professor Especialista do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, thiago.ottoni01@gmail.com, Goiânia, Março de 2018.

greatest moment of infractions were in the months of July, August and September, these months that have enough citizens of vacations and finish by exaggerating the consumption of alcohol, it can be concluded from this study that not only a hardening of the law is necessary for less people to be victims of traffic accidents, but that it is necessary for the state to create public policies that seek to make citizens aware of its role in society and that only through a change in the culture of the Goiano driver will make the indices of accidents of tranzito involving drink may decrease. The research is very important because it shows the need to create these policies as well as generates a discussion about the proposed theme.

Keywords: Traffic. Embriaguez. Goiás. Law nº 11705/08. Military Police of the State of Goiás.

## **1 INTRODUÇÃO**

Ainda são poucos os estudos que buscam conhecer os efeitos da lei nº11.705/08 após sua implantação, este fato ocorre devido aos poucos investimentos em políticas que busquem modificar a cultura do motorista Brasileiro em relação ao fato de dirigir após ingerir bebidas alcoólicas, antes tem se tornado mais fácil endurecer a legislação colocando multas mais severas fazendo assim que o motorista não venha dirigir seu veículo por consciência do que pode ocorrer por tal fato, mas pelo motivo deste ter que pagar um altíssimo valor se for flagrado nesta situação. Diante disso, para a realização deste estudo, levantou-se a seguinte pergunta-problema: Qual é a eficácia da lei nº 11.705/08 até o momento?

Assim, esta pesquisa teve por objetivo geral: Analisar a eficácia da lei nº 11.705/08 no estado de Goiás em 2017, através de estudos da própria lei referida, de estudos sobre os efeitos de se conduzir veículo automotor após ingerir bebida alcoólica e de estudos sobre a educação no trânsito. Os objetivos específicos foram: realizar uma revisão bibliográfica; e buscar, por meio dos estudos, dados que comprovem a eficácia da lei nº11.705/08 no Estado de Goiás, identificar as falhas da referida lei e ainda identificar o que pode-se melhorar sobre o tema.

Como metodologia, realizou-se, inicialmente, a revisão de literatura sobre o tema; logo após, analisou-se dados dos órgãos competentes para a aplicação desta lei e ainda se fez uma pesquisa de campo de abordagem qualitativa.

## **2. REVISÃO DE LITERATURA**

### **2.1 TRÂNSITO**

Desde a antiguidade quando o homem começou a viver em sociedade este mesmo homem se viu na necessidade de se locomover de um local para outro, os primeiros registros que se tem de vias de transporte se deram em aproximadamente 2.500 a.c. para a construção

das grandes pirâmides do Egito. Segundo Garcia (1997), entendesse por trânsito a utilização das vias por: veículos, pessoas e animais, sozinhos ou em grupos quer estejam em circulação ou parados para a realização de carga ou descarga de mercadorias ou ainda estacionados. O código de trânsito Brasileiro no seu art.1º §2 determina que um trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes.

Art. 1º §2 O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito. (CÉSPEDES; ROCHA, 1997, p.751)

Para Vasconcelos (2010) trânsito não se trata de um problema técnico, mas sim uma questão política que está diretamente ligada à nossa sociedade. Para ele, entender o trânsito vai além de entender os problemas do dia a dia de uma via, mas é preciso também analisar como o trânsito é formado e como as pessoas interagem nele e ainda quais são os interesses e as necessidades das pessoas que utilizam e formam este trânsito.

## 2.2 LEI 11.705/08

A lei 11.705/08 foi sancionada no dia 19 de julho de 2008 pelo então presidente do Brasil Luiz Inácio Lula da Silva, esta lei ao ser implantada veio alterar a lei 9.503/97 esta lei dispõe sobre as restrições ao uso e ainda a propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas entre outros. O art. 1º desta referida lei define que a finalidade desta é de estabelecer a alcoolemia 0 (zero) e ainda impor penalidades severas para o condutor que dirigir sob o efeito de álcool. É importante ressaltar que a proibição no consumo de bebida alcoólica é punível uma vez que a fiscalização e a conscientização dos condutores de veículos automotores se mostraram pouco eficientes. (NIVALDINO, 2008).

O condutor que dirige após ter ingerido bebida alcoólica não comete apenas uma infração de trânsito, mas para o código de Trânsito Brasileiro o ato de dirigir sobre influência de álcool constitui crime de trânsito.

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 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (CÉSPEDES; ROCHA, 1997, p.788).

Fica evidente que o objetivo desta nova lei é diminuir os índices de acidentes de trânsito. Uma vez que isto é um problema de saúde e segurança pública como a lei anterior não conseguia

fazer esta diminuição foi preciso uma providencia mais severa para que conseguisse diminuir estes índices.

O objetivo da “Lei Seca” é reduzir os índices de acidentes de trânsito com feridos e mortes, que tem se revelado questão de segurança e de saúde pública, por isso a adoção da lei que endurece as consequências contra os condutores infratores que insistem em dirigir sob influência de álcool ( SOARES, 2011, p.20).

## 2.3 DIRIGIR EMBRIAGADO

Segundo o estudo realizado por Abreu et al. (2010) mostra que a maior parte dos acidentes onde os condutores estavam sob o efeito do álcool, se dá no período noturno, porém quando os níveis de álcool no sangue eram superior a 0,06g/l a maior parte dos acidentes ocorreram no período da tarde. O mesmo estudo ainda mostra que a maior parte dos acidentes envolvendo alcoolemia se dá nos períodos de descanso dos condutores, em seus momentos de lazer aos sábados e domingos.

**Tabela 1 – Características dos acidentes de trânsito e os níveis de alcoolemia**

Tabela 3 - Características dos acidentes de trânsito e os níveis de alcoolemia detectados em vítimas com óbito no Instituto Médico Legal -IML, RJ, 2005

| Variáveis         | Total |      | Alcoolemia |      |         |      |
|-------------------|-------|------|------------|------|---------|------|
|                   | n     | %    | <0,6g/l    |      | >0,6g/l |      |
|                   | n     | %    | n          | %    | n       | %    |
| Período*          |       |      |            |      |         |      |
| Noite             | 25    | 33,7 | 14         | 45,1 | 11      | 50   |
| Madrugada         | 25    | 33,7 | 6          | 19,3 | 19      | 66,7 |
| Manhã             | 12    | 16,2 | 4          | 12,9 | 8       | 72,7 |
| Tarde             | 12    | 16,2 | 7          | 22,5 | 5       | 84,6 |
| Total             | 74    | 100  | 31         | 100  | 43      | 100  |
| Dias da semana*   |       |      |            |      |         |      |
| Segunda-feira     | 11    | 13,5 | 5          | 15,5 | 6       | 12,5 |
| Terça-feira       | 1     | 1,2  | 0          | 0    | 1       | 2    |
| Quarta-feira      | 3     | 3,7  | 2          | 6    | 1       | 2    |
| Quinta-feira      | 8     | 9,8  | 3          | 9,1  | 5       | 10,4 |
| Sexta-feira       | 10    | 12,3 | 3          | 9,1  | 7       | 14,5 |
| Sábado            | 24    | 29,6 | 9          | 27,2 | 15      | 31,2 |
| Domingo           | 24    | 29,6 | 11         | 33,3 | 13      | 27,1 |
| Total             | 81    | 100  | 33         | 100  | 48      | 100  |
| Local do óbito    |       |      |            |      |         |      |
| Via pública       | 54    | 65   | 20         | 60,7 | 34      | 68   |
| Hospital          | 29    | 35   | 13         | 39,3 | 16      | 32   |
| Total             | 83    | 100  | 33         | 100  | 50      | 100  |
| Causa do acidente |       |      |            |      |         |      |
| Queda de moto     | 5     | 6    | 4          | 12,1 | 1       | 2    |
| Colisão           | 29    | 35   | 10         | 30,3 | 19      | 38   |
| Atropelamento     | 49    | 59   | 19         | 57,6 | 30      | 60   |
| Total             | 83    | 100  | 33         | 100  | 50      | 100  |

p>0,05 em todas as variáveis \*Retirados os ignorados

Fonte: (ABREU et al., 2010, P.518)

Abreu et al. (2010), concluiu que o ato de conduzir um veículo estando o condutor sob influência de efeitos de bebidas alcoólica, ainda que em níveis baixos como exemplo a Austrália

que a legislação trabalha com 0,02g/l para a população ainda jovem, representa risco real e efetivo de acidente de trânsito. “O ato de dirigir um veículo sob o efeito de bebida alcoólica, mesmo com níveis de alcoolemia abaixo [...] 0,02g/l para a população jovem, pode representar efetivo e real fator de risco”. (ABREU *et al.*, 2010, p.518).

Segundo Formigoni *et al.* (2017) quando se consome álcool ainda que seja pouco o condutor tem sua coordenação motora e os seus reflexos reduzidos, e que ainda que o condutor preste bastante atenção a reação para frear ou ainda desviar o seu veículo de um obstáculo será bem mais lenta.

O consumo de álcool, mesmo que em pequenas quantidades, diminui a coordenação motora e os reflexos. Vários estudos indicam que grande parte dos acidentes é provocada por motoristas alcoolizados. Mesmo que a pessoa preste muita atenção e tome cuidado, seu organismo estará funcionando com os reflexos retardados, ou seja, sua reação para frear ou desviar o carro de um obstáculo será mais lenta. A quantidade de álcool no sangue pode variar de pessoa para pessoa, mas em geral esse nível é atingido meia hora após o consumo de 2 a 3 doses padrão (FORMIGONI *et al.*, 2017, p.55).

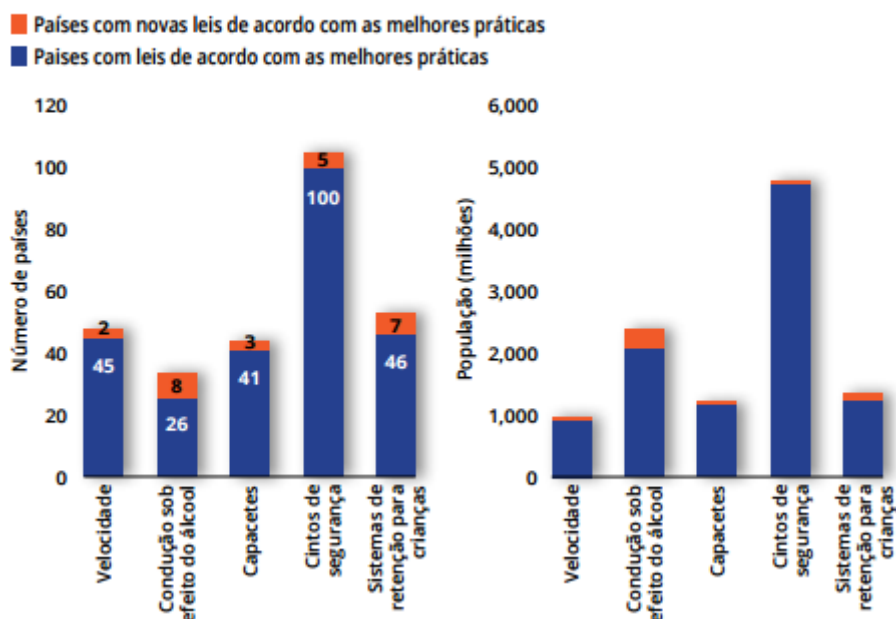
## 2.4 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Estudos mostram que as leis que são criadas para a segurança no trânsito melhoram o comportamento dos motoristas e pedestres. Elas conseguem diminuir os índices de acidentes de trânsito. “As leis sobre segurança viária melhoram o comportamento dos usuários e reduzem as colisões, as lesões e as mortes no trânsito”. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p.5).

O Relatório Global sobre segurança viária da ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) do ano de 2015 ainda mostra que esses índices melhoram principalmente se estas leis forem relacionadas aos cinco principais fatores de risco de acidente de trânsito ao qual a condução de veículo automotor após ter ingerido bebida alcoólica faz parte. [...] “Especialmente as leis relacionadas com os cinco principais fatores de risco, que são excesso de velocidade, condução sob o efeito de álcool”. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p.5).

Figura 1 – Alterações à legislação sobre fatores de risco

**Alterações à legislação sobre fatores de risco comportamentais para 2011–2014  
(número de países e população representada)**



Fonte: (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE OMS, 2015, p.5)

Segundo a (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE OMS, 2015) a combinação de bebida alcoólica e direção aumenta os riscos de que em uma colisão se tenha mortes ou feridos graves. Este mesmo estudo ainda chega à conclusão de que uma vez que o condutor é recém-habilitado quando se encontram na condição citada acima ainda terão um risco de colisão ainda maior que os condutores que já possuem uma certa experiência no trânsito, e que a criação de leis que estabeleceram uma concentração de álcool no sangue (CAS) menor que 0,02g/dl para os condutores que acabaram de habilitar-se reduzem as colisões no trânsito envolvendo esse perfil de motorista.

Os condutores jovens e recém-habilitados correm um risco maior de colisões quando se encontram sob o efeito do álcool em comparação com os condutores mais experientes. As leis que estabelecem CAS mais baixas ( $\leq 0,02$  g/dl) para os condutores jovens e recém-habilitados podem reduzir o número de colisões envolvendo jovens. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p.7).

Para Abreu (2012) iria conseguir uma melhor educação no trânsito se desde o começo da vida escolar as crianças e os adolescentes fossem ensinados sobre os valores de um trânsito seguro, uma vez que nas escolas seriam ministrado disciplinas de como serem pedestres e condutores que cumpram as normas referentes a trânsito. Ainda para Abreu a segurança no trânsito é algo essencial para os condutores e para todos os usuários das vias, e que especialistas acreditam que o tema deve ser abordado em nossas escolas e no nosso cotidiano visando uma nova realidade sobre o tema no Brasil.

A educação para o trânsito, portanto, é fundamental e se estabelece como vital para os condutores e pedestres. Dessa forma, especialistas acreditam que a abordagem transversal do tema segurança no trânsito em todo o ensino formal, nos programas de segurança viária e campanhas educativas para a população geral devam fazer parte do cotidiano brasileiro visando à construção de uma nova realidade em nosso país. (ABREU, 2012, p.24).

Segundo Abreu et al. (2010) o Brasil é um dos países que lidera o ranking dos altos índices de acidentes de trânsito que acabam causando morte, em que o consumo de bebidas alcoólicas está de alguma forma diretamente envolvido, Abreu ainda conclui que por isso existe uma urgência na implementação de medidas restritivas que contribuam com a diminuição desses altíssimos índices, como foi realizado em outros países.

No caso, o Brasil está no ranking de altíssimos índices de mortalidade e morbidade causadas pelos acidentes de trânsito, em que o consumo de bebidas alcoólicas está diretamente envolvido. Daí a urgência da discussão e a implementação de medidas restritivas que possam contribuir para expressiva redução desses índices. Nesse sentido, países como a França, Espanha, Japão e outros obtiveram relevante sucesso na redução de mortalidade decorrente de acidentes de trânsito, por meio dessas medidas de controle do uso do álcool, entre as quais forte combate ao dirigir sob efeito do álcool. (ABREU *et al.*, 2010, p.518).

### 3 METODOLOGIA

A utilização de métodos é comum a todas as ciências. Porém, nem todos os estudos caracterizam-se pela utilização dos mesmos métodos.

Assim, o método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista. (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 83)

Marconi e Lakatos (2003) conceituam metodologia como conjunto sistemático e racional que permite alcançar os objetivos almejados. Neste estudo, realizou-se, inicialmente, uma pesquisa bibliográfica. Köche (2013) define esse tipo de pesquisa como o conjunto de elementos descritivos que permite identificar as fontes citadas no texto. Esses elementos podem ser retirados de fontes impressas ou eletrônicas.

Para responder a pergunta-problema proposta neste artigo, optou-se pela pesquisa documental. Marconi e Lakatos (2003) concluem que este tipo de pesquisa caracteriza-se pela coleta de dados através de documentos que já foram escritos ou não. “A característica da pesquisa documental é que a fonte de coleta de dados está restrita a documentos, escritos ou

não, constituindo o que se denomina de fontes primárias” (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 174).

O instrumento utilizado para a coleta de dados de fontes estatísticas e análise de sites governamentais que trazem dados relacionados ao tema desta pesquisa, do tipo escritos, ainda segundo Marconi e Lakatos (2003) este tipo de coleta de dados gera um quadro que ajuda na compreensão da pesquisa documental.

O objeto da pesquisa foi a Lei nº 11/705 de 2008 que foi criada inicialmente para coibir a venda de bebidas alcoólicas em rodovias federais ao ser implantada alterou a lei nº9.503 de 1997 com o intuito de endurecer as sanções para que descumprisse a referida lei. O sujeito da pesquisa foi o Departamento Estadual de Trânsito, instituto responsável por levantar dados sobre a eficiência da referida lei e aplicar as penalidades previstas nesta lei aos infratores e criar programas e políticas sociais de conscientização sobre o tema.

#### 4 RESULTADO E DISCUSSÃO

A pratica de ingerir bebidas alcoólicas e dirigir contribui e muito para que um acidente de trânsito ocorra, e ainda aumenta a probabilidade de se ter vítimas fatais neste acidente, por isso a escolha do tema se deu de tamanha importância para a polícia militar do estado de Goiás uma vez que esta pratica representou mais de 15,09% das abordagens realizadas pelo batalhão de trânsito no ano de 2017, dos 87.558 veículos abordados na balada responsável, as infrações flagradas dos artigos 230V, 165 e 165A somam um total de 13.214 como mostra a figura abaixo.

**Figura 2 – Relatório Geral de Produtividade – Estado de Goiás, 2017**

| ANO 2017                                      |                    |
|-----------------------------------------------|--------------------|
| Natureza                                      | Balada Responsável |
| Pessoas Abordadas                             | 87682              |
| Veículos Abordados/Fiscalizados               | 87558              |
| Auto de Infração de Trânsito <b>TOTAL</b>     | 23810              |
| Infrações ao Art 165 do CTB                   | 1571               |
| Infrações ao Art 165 A do CTB                 | 6981               |
| Teste de Etilômetro Realizado                 | 79788              |
| Infrações ao 230-V do CTB                     | 4662               |
| CNH Recolhidas                                | 7914               |
| CRLV Recolhidos                               | 1231               |
| Veículos Liberados após sanar Irregularidades | 2997               |
| Veículos Liberados por Falta de Meios         | 1427               |
| Veículos Removidos                            | 3752               |
| Flagrantes no Art 306 do CTB                  | 175                |
| Flagrantes/TCO – CTB (exceto Art 306)         | 78                 |
| Flagrantes/TCO – Crimes Diversos              | 18                 |
| Armas Apreendidas                             | 4                  |
| Foragidos Recapturados                        | 15                 |
| Veículos Recuperados                          | 8                  |
| Ocorrências Registradas                       | 868                |
| Quantidade de Operações                       | 744                |
| Quantidade de PPMM Empregados                 | 8365               |

Fonte: (BPMTRAN, 2017)

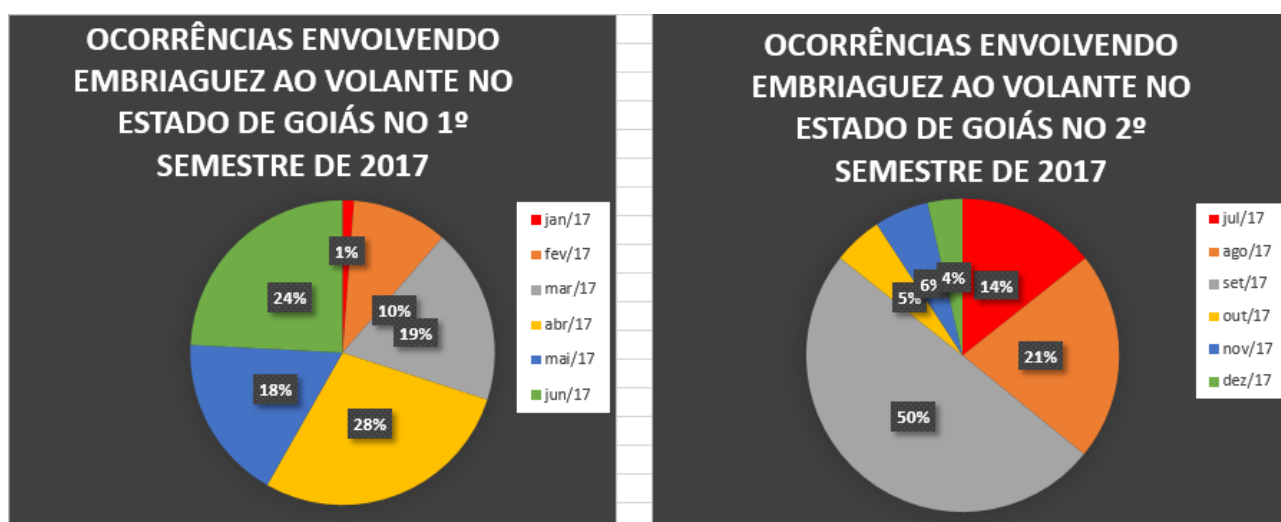
Os gráficos e tabelas a seguir representam a comparação mês a mês e semestralmente como foram as atuações da polícia militar de forma geral no ano de 2017 em relação as infrações cometidas por condutores que estavam ao volante após ingerir bebidas alcoólicas, os gráficos mostram ainda as atuações específicas do Batalhão rodoviário entre o período de 2016/2017 nas rodovias goianas.

**Tabela 2 – Ocorrências envolvendo embriagues ao volante no Estado de Goiás no ano de 2017**

| <b>Autuações no Art. 165 e/ou 277 ambos do CTB</b> |               | <b>Autuações - AI (quantidade)</b> |
|----------------------------------------------------|---------------|------------------------------------|
| jan/17                                             | 448           | 2556                               |
| fev/17                                             | 3807          | 16947                              |
| mar/17                                             | 6959          | 37450                              |
| abr/17                                             | 10551         | 63833                              |
| mai/17                                             | 6570          | 58914                              |
| jun/17                                             | 9040          | 77703                              |
| jul/17                                             | 10020         | 82497                              |
| ago/17                                             | 15018         | 168636                             |
| set/17                                             | 34783         | 241164                             |
| out/17                                             | 3559          | 19433                              |
| nov/17                                             | 3928          | 20637                              |
| dez/17                                             | 2514          | 11173                              |
| <b>Total de 2017</b>                               | <b>107197</b> | <b>800943</b>                      |

Fonte: (Comando de Policiamento rodoviário, 2017)

**Gráfico 1 – Ocorrências envolvendo embriagues ao volante no Estado de Goiás no ano de 2017**



Fonte: (Comando de Policiamento rodoviário, 2017)

Segundo os dados estatísticos fornecidos através de planilhas pelo comando de policiamento rodoviário (CPR) houveram no ano de 2017 no estado de Goiás 107.197

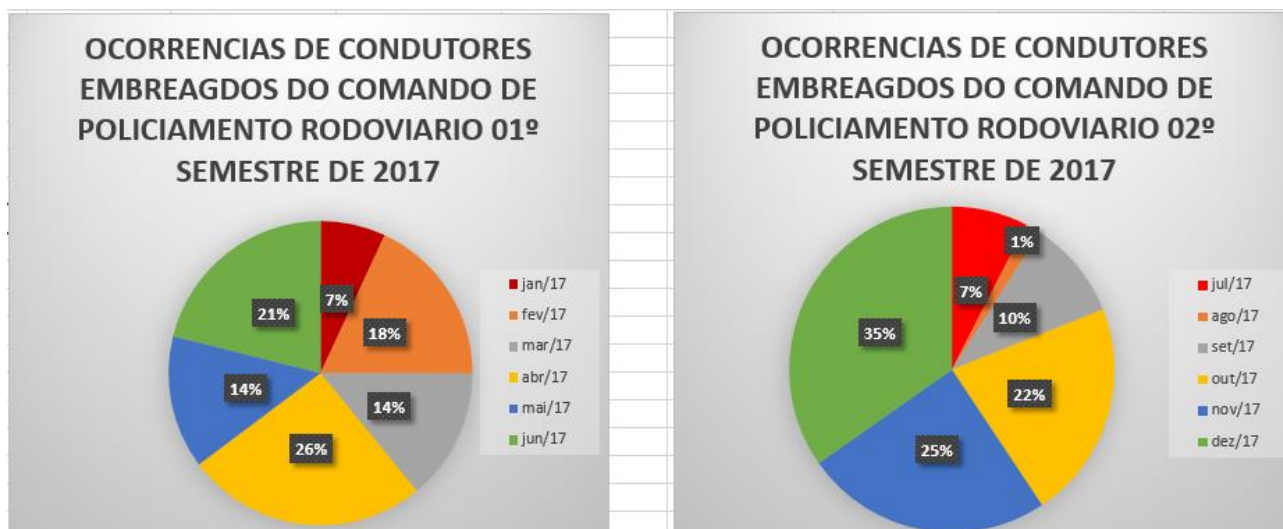
ocorrências de condutores envolvidos com embriaguez ao volante ao se colocar esses dados em gráficos separados semestralmente e buscando mensalmente quanto por cento cada mês representa descobre-se que o mês de abril e setembro foram os meses que mais teve-se ocorrências representando 28% e 50% de cada semestre, ao analisar o gráfico percebe-se um crescimento nas ocorrências nos meses de julho a setembro, o que pode explicar este ocorrido e o fato de este período ser período de férias e podem acabar tendo mais ocorrências.

**Tabela 3 – Ocorrências de condutores embriagados flagrados pelo batalhão rodoviário em 2017**

| <b>Autuações no Art. 165 e/ou 277 ambos do CTB</b> |             | <b>Autuações - AI (quantidade)</b> |
|----------------------------------------------------|-------------|------------------------------------|
| jan/17                                             | 195         | 98.483                             |
| fev/17                                             | 509         | 116.273                            |
| mar/17                                             | 394         | 97.054                             |
| abr/17                                             | 721         | 104.113                            |
| mai/17                                             | 398         | 93.444                             |
| jun/17                                             | 592         | 84.614                             |
| jul/17                                             | 355         | 92.802                             |
| ago/17                                             | 72          | 75.962                             |
| set/17                                             | 464         | 55.969                             |
| out/17                                             | 1018        | 78.813                             |
| nov/17                                             | 1156        | 73.956                             |
| dez/17                                             | 1632        | 72.954                             |
| <b>Total de 2017</b>                               | <b>7506</b> | <b>1.044.437</b>                   |

Fonte: (Comando de Policiamento rodoviário, 2017)

**Gráfico 2 – Ocorrências envolvendo embriaguez ao volante no Estado de Goiás no ano de 2017**



Fonte: (Comando de Policiamento rodoviário, 2017)

Os dados acima mostram a atuação do Batalhão de Policiamento Rodoviário (BPMR) no ano de 2017 nas rodovias goianas, estes dados assim como os dados anteriores foram

fornecidos pelo CPR os dados estatísticos mostram que foram aplicadas 7506 autuações pelo Batalhão Rodoviário as quais em sua maior parte nos três últimos meses do ano de 2017, quando analisados em gráficos separados semestralmente percebesse que assim como nas ocorrências geradas em todo o estado no 1º semestre o mês que o BPMR mais autuou condutores foi em abril, o mesmo não ocorre no gráfico seguinte onde se analisa o segundo semestre e não se tem setembro como o mês em que se mais autuou, mas é perceptível uma crescente nos três últimos meses do ano.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente estudo, possibilitou analisar a eficácia da lei nº11.705/08 no estado de Goiás, através de uma análise dos dados estatísticos coletados durante a pesquisa de dados, ao analisar os mesmos percebesse que ao ser implantada a lei buscou aumentar o rigor perante os infratores da lei, buscando sanções mas severas, mostrou ainda que o tema representa uma grande parcela das atuações dos batalhões de polícia militar do estado.

A visita ao batalhão rodoviário possibilitou a busca dos dados que foram fornecidos e utilizados para análise desta referida pesquisa, ainda houveram dados que foram alcançados no batalhão de trânsito, dados esses que possibilitaram a análise das atuações na balada responsável. Apesar de a lei estar mais rigorosa que a lei anterior e ainda os batalhões estarem sempre realizando operações percebe-se que o numero de condutores que ainda possuem a pratica de ingerir bebida alcoólica e dirigir é altíssimo, uma vez que as infrações de trânsito no Estado de Goiás flagradas no ano de 2017 somaram 800.943 destas 13,38% ou 107.197 foram de motoristas embriagados e ainda quando foi analisado os dados da balada responsável essa porcentagem passa dos 165%.

Conclui-se que o alvo da pesquisa foi alcançado e que é possível ver que a referida lei é sim eficiente, mas que apenas a eficácia da lei não é o bastante para que menos pessoas sejam vítimas de acidentes de trânsito de modo que ainda que o policial haja com todo o rigor da lei mesmo assim alguns condutores ainda preferem correr o risco de serem pegos ou ainda prejudicar a vida de uma terceira pessoa que se conscientizarem a não dirigir após ingerir bebida alcoólica.

Da pesquisa pode-se retirar que não apenas uma lei mais rigorosa, mas é preciso que sejam criadas políticas públicas pelo estado visando a conscientização do condutor, e ainda mais que políticas e preciso que se mude a cultura do motorista goiano, uma vez que somente desta forma poderemos ter menos vítimas fatais ou não de acidentes de trânsito.

## REFERÊNCIAS

ABREU, A. M. M. Impacto da Lei Seca na Mortalidade por Acidentes de Trânsito. Rio de Janeiro: Rev. Enfermagem UERJ, 01/2012. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/enfermagemuerj/article/view/3970/2753>. Acessado em: 26 jan. 2018.

ABREU, A. M. M. et al. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito:** estudo do nível de alcoolemia. Rev. Latino Americana de Enfermagem, 2010. Disponível em: <http://www.redalyc.org/html/2814/281421939005/>. Acesso em: 17 fev. 2018.

BRASIL. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.** 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/Ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm). Acesso em: 17 fev. 2018.

FORMIGONI, M. L. O. de S. et al. **Efeitos de substâncias psicoativas:** módulo 2. 2. ed. Brasília: Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas, 2017. Disponível em: [https://www.supera.senad.gov.br/@material/mtd/pdf/SUP/SUP\\_Mod2.pdf#page=53](https://www.supera.senad.gov.br/@material/mtd/pdf/SUP/SUP_Mod2.pdf#page=53). Acesso em: 17 fev. 2018.

NIVALDINO, José Rodrigues. Efeitos da lei seca sobre os acidentes de trânsito. Trânsito Seguro, 29/09/2008. Disponível em: <http://www.frentetransitoseguro.com.br/artigos/630-efeitos-da-lei-secasobre-os-acidentes-de-transito>. Acesso em: 11/01/2018.

SOARES, G. L.; SILVA, P. M. da. A “ LEI SECA” – 11.705/2008: E seus reflexos na educação, saúde e qualidade de vida da população na comarca de Brusque-SC, 09/01/2011. Disponível em: <http://periodicos.unifebe.edu.br/index.php/revistaeletronicadaunifebe/article/view/59/48>. Acessado em: 11/01/2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Relatório Global sobre o Estado da segurança viária 2015. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf). Acessado em: 26/01/2018.

GARCIA, I. E. Novo Código de Trânsito Brasileiro: Crimes de Trânsito. Goiânia: AB, 1997.

VASCONCELOS, E. A. o Que é Trânsito. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2010.