

A embriaguez e os crimes de trânsito

Carlos Zoete Gomes da Costa

Universidade Atlântico da Espanha, Barcelona – Espanha

Adriana Maia Lopes Gomes

Universidade do Estado de Minas Gerais – UEMG – Minas Gerais

RESUMO

O tema abordado neste trabalho é a relação entre embriaguez e crimes de trânsito, destacando a relevância do uso indiscriminado de álcool como um dos principais fatores de alta mortalidade no trânsito brasileiro. O estudo analisa as alterações recentes no Código de Trânsito Nacional e sua efetividade, utilizando uma abordagem metodológica dedutiva para compreender as implicações jurídicas e sociais dessa problemática. Além disso, investiga o impacto do consumo abusivo de álcool na violência e nos acidentes de trânsito, buscando estabelecer um nexo causal claro entre esses fenômenos.

Palavras-chave: Embriaguez, Crimes de trânsito, Impacto social.

1 INTRODUÇÃO

A importância da escolha do tema embriaguez e os crimes de trânsito se deve à realidade brasileira na qual os crimes de trânsito matam mais do que guerras, e um dos principais fatores dessa alta mortalidade é o uso indiscriminado de álcool por motoristas.

As alterações do Código de Trânsito Nacional serão abordadas no presente trabalho com o escopo de se compreender suas verdadeiras motivações jurídicas em tais mudanças, da mesma forma que se buscará entender sua natureza jurídica e demais aspectos.

Todavia, o foco da presente pesquisa, cabendo uma breve e superficial abordagem da referida problemática apenas a título de ilustração, demonstrando uma correlação direta entre embriaguez e crimes de trânsito e a tentativa da legislação de tentar sanar essa demanda.

O trabalho aqui apresentado tem por objetivo a verificação da existência do nexo causal entre os efeitos do álcool e os altos índices de mortalidades, em casos de acidentes motivados por uso indevido de álcool ou psicoativos que causam efeitos que impossibilitem o condutor de estar em condições mínimas para a direção.

Tendo o Código de Trânsito sido recentemente alterado, faz-se necessário buscar entender o porquê da mudança e suas principais aplicabilidades e efetividade dentro do contexto social, buscando aferir a real necessidade da sua mudança.

Para o êxito da pesquisa é evidente a necessidade de estudo mais aprofundado acerca das definições dos efeitos do álcool no organismo humano, para só então trazê-los ao caso específico que se apresenta



como problemática.

Por tais razões, adotou-se como metodologia de abordagem o método dedutivo, que permite trazer o apanhado geral de conceitos – jurídicos e médicos – ao caso concreto, fornecendo a base necessária para então ser possível chegar em uma conclusão segura.

No que tange à metodologia de procedimento, sendo o assunto amplo, mas de um único foco, tem-se como melhor alternativa o método monográfico, com uma divisão em sete capítulos.

A pesquisa visa abordar de forma geral a embriaguez ao volante de forma geral demonstrando os Impactos do uso abusivo de álcool a violência dos acidentes de trânsito buscando entender os padrões de consumo de álcool na população brasileira, para se chegar aos Impactos do uso de álcool nos acidentes de trânsito.

Também se demonstra os efeitos do álcool no organismo bem como as características da legislação e positiva os entendimentos através de julgados e jurisprudências.

Ao final, a pesquisa demonstra ter coletado informações suficientes para poder checar que há uma direta e íntima ligação entre violência e crimes e trânsito e o uso de psicoativos.

2 OBJETIVO

Objetivo de se aferir o grau de influência do álcool e demais entorpecentes nos crimes de trânsito e constatar o grau de culpabilidade do agente que de forma consciente assume o risco de conduzir sob o efeito de psicoativos. Também se buscou tentar entender o funcionamento do álcool e demais psicoativos no organismo, em análise às definições clínicas de embriaguez.

3 METODOLOGIA

A metodologia utilizada para se proceder ao estudo em questão foi o levantamento bibliográfico, que consistiu em trabalhar o assunto através de materiais já elaborados, utilizando-se de teorias já existentes, comparando-as e aperfeiçoando-as.

A pesquisa foi realizada a partir da análise de dados por meio de revisão bibliográfica, doutrina, legislação vigente e pesquisa em material digital acerca do tema proposto, sem a pretensão de esgotá-lo devido a extensão e importância do assunto analisado.

Adotou-se também como metodologia de abordagem o método dedutivo, que permite trazer o apanhado geral de conceitos – jurídicos e médicos – ao caso concreto, fornecendo a base necessária para então ser possível chegar em uma conclusão segura.



4 DESENVOLVIMENTO

4.1 EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Em tempos modernos surgem novas motivações e variadas maneiras para se obter substâncias como a bebida, sendo por jovens ou até mesmo adultos, independente da classe social e, mesmo com a presença de novos e diferentes padrões de consumo de entorpecentes lícitos ou não, são ingeridas de maneira recreativa por quase todas as pessoas, mesmo que não causem danos ao usuário ou as pessoas.

A primeira legislação de trânsito no Brasil surgiu em 27 de outubro de 1910, dezessete anos após a chegada do primeiro automóvel no país. Esta legislação se deu através do Decreto nº. 8.324, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis (Leite, 2009).

Pode ser que o álcool seja uma substância muito utilizada na maioria do mundo e é possível que, dependendo da dose, frequência e as circunstâncias, possa ser consumido em maiores problemas, tendo em vista que o consumo de bebidas alcólicas consiste em um comportamento, de forma adaptada, à maioria das culturas, onde o seu uso tem relação com as celebrações, situações de negócios, sociais, cerimônias religiosas e os eventos culturais (Melcop, 2004).

Contudo, alguns estudos realizados apontam que uma porcentagem populacional substitui tal recreação por outras e, por isso, é considerada de risco ou prejudicial, uma vez que são passíveis de gerar graves consequências físicas, psicológicas e sociais. Assim sendo, esse consumo considerado nocivo é representado por 3% das mortes que ocorrem no mundo todo, desde cirrose até o câncer hepático, quedas, e muito mais (Meloni; Laranjeira, 2004).

Vale ressaltar, ainda, que nos países em desenvolvimento, incluindo o Brasil, as bebidas alcólicas são considerados um dos principais fatores de doenças e mortes, mais precisamente 8% a 14,9% de todos os problemas de saúde existentes (Laranjeira, 2007, p. 28).

Nesse sentido, de acordo com Laranjeira (2007), é natural que em países que permitem o consumo de álcool são divididos em molhados, tendo em vista que essa tipologia está cada vez mais perdendo a força e está sendo substituída por uma constante e crescente homogeneização referente aos padrões de ingerir álcool e das preferências por formas de bebida alcoólica.

Segundo Laranjeira (2007), tradicionalmente, os países onde o consumo de álcool é permitido são divididos em países “molhados” (culturas nas quais os índices de abstinência são baixos e o vinho é a principal bebida de escolha) e “secos” (a abstinência é mais comum, mas aqueles que bebem costumam consumir grandes quantidades). Essa tipologia vem perdendo força e sendo substituída por uma crescente homogeneização dos padrões do beber e das preferências por tipo de bebida alcoólica. Atualmente, os pesquisadores direcionam sua atenção sobre outros comportamentos relacionados ao beber.

A embriaguez no trânsito tem sido motivo de preocupação entre as pessoas e os órgãos responsáveis pela saúde e também pelos Governos, em reunião realizada por todos os Secretários de Saúde dos Estados



da Federação em 2007 foi editado um documento denominado “CONASS 15”, na qual a violência foi o tema principal e as causas de morte no trânsito foram plenamente abordadas. Segundo Melcop (2004):

O uso nocivo de drogas e a violência no transporte são fenômenos complexos e dinâmicos na vida comunitária que permeiam questões sociais, econômicas e políticas e se relacionam com a subjetividade humana. Portanto, o espaço de circulação de pessoas e veículos é a arena das relações de poder, refletindo o conflito das desigualdades de nossa sociedade. Esses conflitos e tensões sociais se manifestam como conflitos e tensões no trânsito (Melcop, 2004, p. 85).

No estudo feito pelo Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass) (2007) denominaram de “pandemia infecciosa” ou epidemia silenciosa, pois a violência toma conta do mundo inteiro. Sem causa específica, atribuída a todo tipo de falta ou insuficiência, tendo sido concentrada nas grandes guerras ou nas guerras coloniais mais remotas aos centros em conflito. A violência se apresenta mais difusa a cada dia e assim vai se configurando em lugar comum uma epidemia que se transforma numa endemia conhecida de toda a violência no trânsito nas cidades do mundo e no Brasil principalmente.

Dentro do estudo do Conass (2007) é notório que o nível de estresse entre as pessoas no trânsito, tem sido constante tanto por parte dos motoristas quanto por parte dos pedestres. Também o fluxo de carros nas ruas está causando transtornos, aliado aos acidentes que acontecem comumente conforme se notícia na imprensa.

Em nome do crescimento econômico, da transformação de tudo em mercadoria, a civilização cresce sob a égide do capitalismo global e com isso cresce a violência e as pessoas adoecem vítimas da mesma.

Nas relações que as pessoas estão adotando, buscou-se uma leitura importante de se destacar que foi Sigmund Freud, (1929) que dizia que “para conter as agressões do indivíduo contra a humanidade só havia um caminho, a civilização” (Conass, 2007, p. 145).

No começo vivia-se na intempérie, sofrendo toda forma de agressão da natureza, ameaçados pelo raio e inundação, pela erupção vulcânica e nevasca, senão expostos ao ataque dos animais, ao veneno das plantas ou ao parasitismo metazoário, à infestação de protozoários e à infecção bacteriana ou viral. As doenças herdadas nem eram manifestas, pois não havia esperança de vida suficiente para que fossem identificadas.

Agora a civilização preconizada como remédio de toda a barbárie se manifesta como tal, comprometendo vidas saudáveis, quando faz crescer a morte de vidas em vão, sem lhes assegurar como ser plenas na periferia nas metrópoles e até mesmo nos povoados rurais.

A violência está se naturalizando e é uma forma de se retornar a era pela qual se vivia em nome do progresso, cabe distinguir essas condições de crescimento. O homem busca na tecnologia maneiras de viver mais e suprir as necessidades de combater as doenças e males que lhes são passíveis, porém com a violência no trânsito estão ocorrendo males tais como: pessoas imobilizadas, paraplégicas, quando não sucumbem e morrem.



Nas colocações expostas pelo doc. L5 do Conass (2017) encontra-se:

Os serviços de saúde não atuam diretamente sobre as causas objetivas da violência, não têm influência perceptível em sua determinação, ainda estão considerando a prevalência da epidemia, estão auxiliando constantemente as vítimas, e sua recuperação é incerta e muitas vezes insatisfatória, mas sempre E cada. Custa mais para empregos, terapia intensiva, leitos e recursos materiais.

“Cuidar é a missão primordial de médicos e hospitais mesmo que nada mais haja por fazer, foi a conclusão dos membros do CONASS e deve-se cuidar sempre”. Esta é a melhor resposta para uma sociedade que sofre às raias da violência endêmica, pois só o cuidado é capaz de identificar o sujeito que reside em cada um dos seres humanos e reificar a pessoa que há em nós. Esta é a mensagem transmitida pelos Secretários de Saúde dos Estados Brasileiros, que completam dizendo:

A violência tem sido um tema frequente de discussão na mídia e na sociedade brasileira, sendo muitas vezes vista como uma questão de segurança. Tem suas raízes históricas e sociais, apresenta múltiplos fatores causais e, portanto, só pode ser abordada por meio da convergência do poder público e dos diversos setores e instituições da sociedade. Por afetar profundamente o setor saúde, resultando em morte, lesões, incapacidades, alterações emocionais e redução da qualidade de vida, a necessidade é crescente não apenas na emergência, emergência e reabilitação, mas em todas as áreas de atenção, monitoramento e promoção. Saúde, que se mostra um tema importante para o setor, pede que a violência também seja considerada uma questão de saúde pública, Ministério da Saúde (Brasil, 2007, p. 391).

4.2 *ACTIO LIBERA IN CAUSA*

A teoria do Actio libera in causa, como ressaltado por Capez (2009), consagra que a embriaguez não accidental jamais exclui a imputabilidade, seja voluntária, culposa completa ou incompleta.

Isso porque, no momento em que ele ingeria a substância, era livre para decidir se devia ou não o fazer. A conduta, mesmo quando praticada em estado de embriaguez completa, originou-se do ato de livre arbítrio do sujeito, que optou por ingerir a substância quando tinha a possibilidade de não o fazer (Capez, 2009, p. 339).

Nelson Hungria (1958), afirmava que "no tornar-se ou fazer-se tornar a si mesmo um meio atualmente inconsciente da própria vontade a princípio consciente, está à concomitância do dolo com um momento da execução do crime – o que basta para a imputação deste."

Na visão de Mirabete (2009) a teoria do Actio libera in causa é válida “quando o agente assumiu o risco de embriagado, cometer o crime, ou pelo menos, quando a prática do delito era previsível, mas não nas hipóteses em que o agente não quer ou não prevê que vá cometer o ato ilícito”.

Destes entendimentos, extrai-se que, se o autor de um delito tiver se embriagado de forma voluntária, culposa, preordenada, completa ou incompleta, responderá pela infração penal que cometer, mesmo que este estado de torpor completo o faça não entender o caráter ilícito do fato delituoso.

Embora se tenha estes entendimentos, em sentido contrário Damásio de Jesus (2010) se manifesta afastando a responsabilidade objetiva adotada no sistema penal moderno, defendendo que o agente não pode



ser responsabilizado se não tinha, no momento em que se embriagava, condições de prever o surgimento da situação que levou à prática do crime.

O doutrinador defende que “a embriaguez não pode ser considerada ato de execução do crime que o agente não previu”. Pois não é compatível com o Princípio da Presunção de Inocência consagrado na Constituição Federal de 1988 previsto no art. 5º, inciso LVI, in verbis: “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”.

Logo, tem-se aplicado esta interpretação de forma a não responsabilizar o agente de maneira objetiva, e sim somente quando este poderá ter condições de prever, ou querer o resultado crime, estando embriagado.

4.3 IMPACTO DO USO ABUSIVO DE ÁLCOOL NA VIOLÊNCIA E ACIDENTES DE TRÂNSITO

O consumo de substâncias psicoativas acompanha a história da humanidade, estando presente durante todo o processo de civilização. As circunstâncias desse consumo variam bastante ao longo dos tempos e ainda hoje são diferentes a depender do contexto em que este consumo acontece. O uso de drogas nas sociedades modernas reflete as importantes mudanças sociais e econômicas dos últimos séculos.

No outro polo das plantas que são transformadas à mão em substâncias psicoativas, temos hoje as drogas tandem, os produtos das transformações laboratoriais que são produzidas legal ou secretamente em escala repetitiva, como qualquer outro produto genérico de consumo (Melcop, 2004, p. 27).

Em quase todos os países onde esse fenômeno foi estudado, o hábito de beber mesmo que esporádico causou exorbitantes custos e danos à saúde do que o uso contínuo e dependente. Isso se dá pelo fato de ocorrerem durante o episódio desse tipo de beber importantes modificações neurofisiológicas tais como: desinibição comportamental, comprometimento cognitivo, diminuição da atenção, piora da capacidade de julgamento, diminuição da coordenação motora, etc. (Laranjeira, 2007, p. 28).

Pouco também tem se destacado na mídia a dimensão e gravidade do impacto da violência, considerando-se somente o número absoluto de óbitos (que correspondem à “ponta do iceberg”, uma vez que o número de pessoas vitima com sequelas é muito maior) o Sistema de Informações de Mortalidade do Ministério da Saúde evidenciou que em 2005 ocorreram 47.578 óbitos por homicídio, 35.994 mortes pela violência no trânsito (acidentes de transporte terrestre) e 8.550 suicídios. Estes números correspondem a aproximadamente 130 óbitos por homicídio, 99 por acidentes de trânsito e 23 por suicídio a cada dia a soma destes números, 252 óbitos diários, é superior às mortes causadas por recente acidente aéreo, de grande repercussão na imprensa, segundo a Conass (2007, p. 32).

Antes da invenção dos automóveis já existiam acidentes de transportes, envolvendo carruagens, pessoas e animais. Em 1896 registrou-se em Londres o primeiro caso de morte envolvendo o atropelamento



de um pedestre por um automóvel. Desde então, as lesões e mortes causadas pelo trânsito vem aumentando exponencialmente. Em 1997 estimou-se um total acumulado de 25 milhões de mortes causadas pelo trânsito.

Estima-se que em 2002 morreram 1,18 milhão de pessoas em via pública, com uma média mundial de 3.242 falecimentos diários o que converte as lesões causadas pelo trânsito na décima primeira causa de morte no mundo. Além dos óbitos, estima-se entre 20 a 50 milhões de feridos por ano. A cifra estimada de anos potenciais de vida perdidos em 2002 foi de 38,4 milhões o que representa 2,6% (dois virgula seis por cento) do total de anos potenciais perdidos, o que situa os traumatismos causados pelo trânsito no 9º posto na lista de responsáveis pela carga mundial de doenças. Dados coletados pela Organização mundial da Saúde. Relatório mundial sobre prevenção dos traumas causados pelo trânsito (Oms, 2004, p. 9).

No Brasil em 2005 foi comunicado ao Sistema de Informações de Mortalidade do Ministério da Saúde, 35.994 óbitos por acidentes de transporte terrestre. A maioria ocorreu entre adultos jovens, de 20 a 39 anos (44,9%) e no sexo masculino (81,9%) (Conass, 2007).

Permanece, portanto a situação de grande catástrofe uma verdadeira epidemia que ocorre de forma silenciosa, uma vez que se destacam alguns episódios, mas não se tem a percepção da dimensão total deste grave problema com grande repercussão social, especialmente no setor da saúde.

Beber pela primeira vez é talvez um dos ritos de passagem mais estendidos na sociedade brasileira e em muitos outros países onde o álcool é a droga mais consumida. Nos adolescentes as consequências negativas são ainda maiores como: problema nos estudos, impactos sociais, pratica de sexo sem proteção e/ou sem consentimento, maior risco de suicídio ou homicídio e acidentes relacionados ao consumo excessivo.

Seus cérebros ainda estão em formação e são mais suscetíveis a fatores externos, como álcool e outras drogas psicoativas, além de diferentes fatores psicossociais. É quando a inclusão em grupos se torna essencial e a bebida pode surgir, por exemplo, como meio de integração. Vale ressaltar que no Brasil, bebidas alcoólicas só são permitidas legalmente após os 18 anos, mas existem algumas pequenas barreiras para os adolescentes comprarem e beberem (Conass, 2007, p. 28).

4.4 MUDANÇAS TRAZIDAS PELA LEI Nº 12.760/2012

A resposta do legislador aos fatos e estatísticas em 2008 foi a edição e vigência da Lei nº. 12.760/2012 que alterou algumas disposições do Código de Trânsito Brasileiro, a qual veio para enrijecer o tratamento com os motoristas que dirigem embriagados.

Ademais, com a nova redação dada pela Lei 12.760/2012, o crime de embriaguez ao volante se caracteriza quando restar constatado que a capacidade psicomotora do motorista foi alterada em virtude do álcool ou de outra substância psicoativa, como, por exemplo, “maconha” ou “cocaína”.

Segundo Duailibi; Pinsky; Laranjeira (2011, p. 37): “a redução da taxa de alcoolemia permitida e a caracterização do dirigir embriagado, oferecendo risco como crime apontaram na direção de um endurecimento da Lei [...]”, e como cita Oliveira (2011, p. 102), a nova lei trouxe uma série de inovações



na tentativa de mostrar que o Estado estava fazendo algo para dar resposta a sociedade quanto ao alarmante número de vítimas em nossas rodovias.

Resta claro que a mudança mais significativa trazida pela referida lei foi a criminalização da embriaguez ao volante, que era enquadrada no artigo 34 Lei de Contravenções Penais, que consistia em dirigir veículos na via pública, pondo em perigo a segurança alheia, com a mudança do art. 306, do CTB, considerando-se então crime de embriaguez ao volante:

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.

Antes da vigência da “lei seca” a redação do artigo dispunha que necessitava de perigo concreto para configurar o crime. Com o advento da Lei 12.706/12, o legislador retirou a figura do perigo de dano concreto, que era configurada pela necessidade de o condutor estar dirigindo expondo a dano potencial outrem, passando o crime para de perigo abstrato, em que não há a necessidade de o condutor estar dirigindo de forma a causar perigo de dano. Basta tão somente que este mesmo condutor se apresente com a quantidade de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de outra substância psicoativa, comprovados pelas provas admitidas nestes casos, para que se configure o crime.

Antes do advento da Lei nº. 12.706/12, o tipo penal do crime de embriaguez ao volante expressamente exigia que o agente dirigisse o veículo de forma a expor a dano potencial a incolumidade de outrem. Assim, se o sujeito estivesse dirigindo corretamente ao ser parado por policiais, não incorreria em crime. A tipificação pressupunha uma direção anormal em razão da influência de álcool: em ziguezague ou na contramão, dando “cavalo de pau”, empinando motocicleta etc. [...] (Gonçalves, 2010, p. 213).

Gonçalves (2010) frisa que o legislador entendeu que o simples fato de estar com a referida concentração de álcool no sangue, por si só, expõe a perigo a segurança no trânsito, salientando ainda que Damásio de Jesus e Luiz Flávio Gomes continuam entendendo que só a crime se o agente estiver dirigindo o carro de forma anormal, pois não se pode punir um indivíduo por um crime abstrato.

Ainda houve a expedição do Decreto nº. 6488 de 19 de junho de 2008, que regulamentou a tolerância de álcool no sangue, sendo esta margem de tolerância de dois decigramas por litro de ar expelido dos pulmões em todos os casos, salvo se a medição for feita por etilômetro (aparelho de ar alveolar pulmonar), quando a margem será de um décimo de miligrama de ar expelido dos pulmões. Tais margens valerão até que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) faça uma resolução com estas margens.



4.5 PADRÕES DE CONSUMO DE ÁLCOOL NA POPULAÇÃO BRASILEIRA

Para ilustrar como a população se comporta em relação à bebida alcoólica, Laranjeira et al (2007, p. 36) apresentam os seguintes dados, importantes a se observar:

De acordo com o I Levantamento Nacional sobre os Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira, realizado através da Secretaria Nacional Antidrogas do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, 52% dos brasileiros acima de 18 anos bebem (pelo menos uma vez ao ano). Entre os homens são 65% e entre as mulheres 41%. Na outra ponta estão os 48% de brasileiros abstinentes, que nunca bebem ou que bebem menos de uma vez por ano. No grupo dos adultos que bebem 60% dos homens e 33% das mulheres consumiram 5 doses ou mais na vez em que mais beberam no último ano. Do conjunto dos homens adultos, 11% bebem todos os dias e 28% consomem bebida alcoólica de um a quatro vezes por semana, são os que bebem “muito frequentemente” e “frequentemente”. Embora a maior porcentagem de pessoas que bebem esteja nas classes A e B e na região Sul, é nos estados do Norte, do Centro-Oeste e do Nordeste e na classe E que se consome o maior número de doses a cada vez que se bebe.

Segundo Laranjeira, (2007, p.35) merece destaque a consequência que o consumo de álcool ocasiona e os acidentes violentos de trânsito, que tem os jovens em sua maior parte como as vítimas principais dessas fatalidades. Dentre os fatores motivadores estão a falta de responsabilidade por dirigirem bêbados. O álcool é a pior das drogas a ser ingerida, pois bebidas como: cerveja, vinho, conhaque e outras estão a dispor da população por serem lícitas.

4.6 IMPACTO DO USO DE ÁLCOOL NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo Barbosa (2005, p. 27) “beber e dirigir são símbolos de conquista social. Carros e bebidas indicam sucesso e riqueza.” Possuir automóveis mais ou menos caros indica um lugar diferenciado entre seus proprietários e os demais atores do trânsito (passageiros, motociclistas, ciclistas, pedestres). Como existem poucos equipamentos de segurança (como ilhas de proteção, passarelas e faixas de retenção, dentre outros) os últimos parecem cidadãos de “segunda categoria”, sem a garantia de todos seus direitos. Assim, esses valores sociais provocam e reforçam comportamentos de transgressão, agressividade e risco no trânsito. O consumo de álcool aparece como um vilão responsável pela violência no trânsito.

A mesma autora Barbosa (2005) destaca dados que correlacionam o consumo de álcool em situação de lazer e a condução de carros e motos. Dados obtidos em 1995, pelo Centro de Estudos e Terapia do Abuso de Drogas em Salvador mostraram que uma grande proporção dos entrevistados (25,5%) referiu ocorrência anterior de acidente de trânsito conduzindo veículo, sendo que destes, 37,7% haviam ingerido bebida alcoólica na ocasião.

Pesquisa realizada em 1996, pelo Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências, mostrou que no Recife, 23% dos entrevistados estavam legalmente impedidos de dirigir e, destes, 28% já tinham se acidentado anteriormente. Observou-se também que a auto avaliação do estado alcoólico é um mal indicador



das reais condições do motorista, uma vez que a maioria deles subestima a influência negativa da bebida na condução de veículos.

Os entrevistados manifestaram uma percepção adequada em relação ao que deveria ser feito após a ingestão do álcool, como entregar o carro à outra pessoa ou tomar um táxi – mas não realizam essa intenção.

Barbosa (2005, p. 187) dita sobre suas observações da pesquisa que realizou:

Outro aspecto importante observado nas duas cidades foi o fato dos motoristas que não usavam cinto de segurança apresentaram maiores teores de alcoolemia. Outra pesquisa citada pela autora mostrou que em casos de atropelamento a maioria dos atropelados estava sob efeito do álcool.

Barbosa (2005, p. 188), em apresentação realizada em Recife, no I Seminário Nordestino sobre Redução de Danos Relacionados ao Consumo de Álcool e outras Drogas cita pesquisa coordenada pela Associação Brasileira de Detrans em 2001, nas cidades de Brasília Curitiba, Salvador e Recife, observando-se que 61% das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito havia ingerido bebida alcoólica, índice este que chegou a 77,4% em Brasília.

O mesmo estudo mostrou que a maioria dos acidentes fatais ocorre nos finais de semana, especialmente nas noites de sábado. Dados corroboram a conclusão de Melcop (2004), que considera que grande parte dos acidentes de trânsito não é casual, sendo passível de prevenção.

Os acidentes de trânsito são decorrentes de um conjunto de circunstâncias e fatores ligados ao indivíduo, veículo e à via pública. Dentre esses se destaca o consumo prejudicial do álcool. A grande incidência dos acidentes motivados direta ou indiretamente, pelo uso de bebidas pode estar relacionada às mudanças de comportamento provocadas por esse uso prepotência, liberação da censura, diminuição ou ausência da crítica, entre outros, tanto entre condutores de veículos quanto nos pedestres (Conass, 2007).

Os estados com maiores taxas de internação por lesões causadas por acidentes de trânsito foram Ceará, Roraima, Rondônia, Goiás e Maranhão, todos com taxas superiores a 100 internações por 100.000 habitantes. Todos tiveram taxas de mortalidade por acidentes de transporte terrestre acima da média nacional, exceto Maranhão, com uma taxa de mortalidade de 15,5 por 100.000 habitantes, uma das mais baixas do país.

Já o estado de Santa Catarina, que apresentou a maior taxa de mortalidade, apresentou taxa de internações pouco abaixo da média do país. O estado do Tocantins apresentou a menor taxa de internações por lesões causadas por acidentes de trânsito (10,9 por 100.000 habitantes), apesar de apresentar taxa de mortalidade acima da média (25,6 óbitos por 100.000 habitantes) (Conass, 2007).



4.7 FONTES MOTIVADORAS DE VIOLÊNCIA

A imprudência traduz-se pela precipitação, falta de cautela na prática de determinada ação, como por exemplo, conduzir um automóvel através de um cruzamento desrespeitando as normas de preferência ou desrespeitando a sinalização de Parada Obrigatória.

Segundo Franch (2004, p. 49-71):

Para muitas pessoas beber não apenas constitui um importante ritual de sociabilidade como representa um dos componentes mais agradáveis de sua rotina semanal. Beber até a embriaguez, especialmente nos jovens, faz parte do exagero próprio de quem sabe ser esse um atributo social da idade e do processo de experimentação com a bebida, com o próprio corpo e com os outros. Para alguns jovens, a violência é um contexto para a sobrevivência, uma linguagem com que expressam descontentamento ou procuram excitação. Uma resposta a condições aviltantes de vida ou, pelo contrário, uma forma de inscrever o desprezo em relação ao outro, seja este o negro, a mulher, o pobre, o homossexual, o índio. Para a maioria dos jovens, entretanto, a violência é apenas uma ameaça no horizonte que não impede curtir a vida, traçar projetos e ser cidadão. É para todos esses jovens que as estratégias de redução de danos devem se dirigir.

A mesma autora considera que muitas medidas de ação a que venham diminuir os riscos dos jovens se envolverem com violência em situações de consumo de álcool, precisam antes de tudo, adotar a perspectiva de promover jovens como sujeitos das intervenções, capazes de participar ativamente na definição das prioridades, na implementação de ações e na avaliação dos resultados.

Para trazer os jovens à cena é imprescindível redefinir posturas que estão ainda muito enraizadas na escola, na política, na comunidade, na família e em muitos outros espaços de circulação juvenil (Franch, 2004, p. 49).

O estímulo ao protagonismo juvenil não deve ser feito de forma isolada antes, porém necessite do respaldo de demais pilares da sociedade na luta pela diminuição da violência. Dita Franch (2004, p. 50) que:

Para serem efetivas, as estratégias de redução de danos precisam ser elaboradas em conjunto com os jovens, que são os principais interessados, mas contando com o respaldo do Estado, promotor de políticas públicas, da sociedade civil, das comunidades e famílias, que devem exercer controle social sobre essas políticas.

Franch (2004, p. 49-71) considera também que diversas questões devem ser melhor discutidas, dentre as quais destacam-se as seguintes:

Os aspectos legais (uma vez que, como vimos à ingestão de álcool é cada vez mais precoce, apesar de sua venda ser ilegal antes dos 18 anos);
Questões culturais e relações de gênero (padrões de masculinidade tornam os homens mais suscetíveis a correrem riscos e mais propensos a fazer uso da violência física contra outros homens e contra as mulheres);
Representação das drogas ilícitas versus drogas lícitas (sociedade tem dado às drogas ilícitas o status de principal perigo, com um processo de “demonização” de drogas como a maconha, ao mesmo tempo em que ocorre a banalização do consumo de outra droga que é o álcool). Ambas as posturas são consideradas contraproducentes, uma vez que não envolvem o principal elemento para que os jovens possam decidir e ter controle sobre o consumo de drogas: a informação;



- Na escola: os jovens, como vimos, obtêm informação sobre drogas e sobre álcool entre os amigos ou através da propaganda da mídia. A escola, como uma das principais instituições para a socialização secundária, precisa abrir esse debate de uma forma não repressiva. Ações que envolvem os jovens estudantes como sujeitos de ações educativas nas escolas têm se mostrado muito eficazes dentro e fora do Brasil;
- Bares e locais de lazer são cenários privilegiados para consumo de álcool. É possível tornar esses lugares mais seguros, evitando aglomerações, objetos cortantes e outros elementos que causam perigo. Garçons e proprietários devem se conscientizar para não estimular o consumo de álcool até a embriaguez. Igualmente, é preciso discutir com estes atores formas mais eficazes de lidar com os conflitos que acontecem nesses locais (Conass documenta n.15).

4.8 MEDIDAS PARA A PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Conforme referido anteriormente as políticas e leis voltadas à prevenção de acidentes de trânsito em geral são somente repressivas e voltadas para o comportamento ao volante: impõem-se limites de velocidade, limites no consumo de álcool e outras drogas, limites de idade para obtenção da carteira, definem-se diversas punições. Pouco, porém se faz na área da prevenção, educação e intervenção comunitária, com o objetivo de aumentar a consciência e mudar a cultura e os valores sociais da população em relação ao trânsito e ao consumo de drogas.

Algumas intervenções recentes, dentro dos princípios da redução de danos têm tentado tornar os veículos, carros, motocicletas, bicicletas e as vias públicas mais seguras, como também programar estratégias para evitar e/ou diminuir as situações de risco no trânsito para pedestres e condutores. Melcop (2004) destaca dentre elas:

Programas que fornecem transporte, gratuito ou não, para pessoas alcoolizadas tornando mais fácil a essas pessoas optarem por um transporte mais seguro para voltarem para suas casas; Programas de designação do motorista. Trata-se de programas que incentivam um grupo de pessoas, que sai frequentemente, a escolher – designar um membro para abster-se de beber naquela ocasião. A ideia é que ele poderá conduzir o grupo, não só no trânsito, mas também em outras situações de risco. Os participantes do grupo devem fazer rodízio nessa função; Blitz educativa. Policiais e educadores de trânsito, intervindo no fluxo de veículos e de pessoas solicitando o uso de bafômetro para aferição da alcoolemia e repassando informações úteis sobre beber e transitar.

Assim como Franch (2004), Melcop (2004) também considera fundamental estimular e garantir o protagonismo dos usuários de álcool no planejamento e na execução de todas as ações de redução de danos.

4.9 LEGISLAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL

4.9.1 Conceito de Crimes de Trânsito

Com frequentes ocorrências de irresponsabilidade por parte de motoristas sob o efeito de algum entorpecente na direção de veículos o legislador, “sensível à evolução dos fatos sociais”, Rizzardo (2004, p. 750) editou a Lei n. 9.503 de 23 de setembro 1997, que em seu capítulo XIX, cria os crimes de trânsito, para tentar coibir e punir atos ilícitos e criminosos cometidos sob a direção de veículos automotores.



Dentro do conceito de no trânsito temos o traçado por José Frederico Marques, trazida por Cássio Mattos Honorato, o qual define o característico delito do automóvel:

É aquele em que esse veículo constitui a causa de danos, insegurança e perigo a incolumidade pessoal sem que esteja sendo afastado de sua função normal de meio de transporte. Há assim, o delito do automóvel, o delito por meio do automóvel e o delito contra o automóvel (Honorato, 2000, p. 349).

4.9.2 Do Tipo Penal

Fundamental para que se haja uma descrição do tipo penal é tomar ciência de que se trata o alvo de nossa pesquisa como entorpecente principal o álcool, entender seus efeitos no organismo.

O álcool além de um produto perecível é uma substância psicoativa e por tanto, é suscetível de causar dependência, bem como descreve o entendimento de Cássio Mattos Honorato, citando o Glossário de Álcool e Drogas, distribuído pelo SENAD, in verbis:

O álcool é um sedativo/hipnótico com efeitos semelhantes aos barbitúricos. Além dos efeitos sociais de uso, a intoxicação pelo álcool pode resultar em envenenamento e até a morte; o uso excessivo e prolongado pode resultar dependência ou numa ampla variedade de transtornos mentais orgânicos e físicos. Os transtornos mentais e de comportamentos decorrentes do uso de álcool (F10) são classificados como transtornos decorrentes do uso de substâncias psicoativas na CID-10 (F-10-F19).

Os efeitos do álcool no organismo humanos são relativos dependendo de fatores biológicos de cada pessoa alguns tem grande resistência aos seus efeitos quanto outros deliram ao tomar pequenas doses. Essa questão é muito relativa, cada caso é um caso.

Em estudos sobre os seus efeitos Oswaldo Patrão, cita quatro fatores, de importância ao caso do estudo, sobre a influência da droga no organismo, quais sejam, a sensibilidade, o tempo de duração, tipo de bebida alcoólica e a dose, nos seguintes termos:

- 1) fator individual: em face do álcool, nem todos os indivíduos reagem igualmente. A mulher é mais sensível do que o homem e exibe diferenças segundo esteja na puberdade, grávida ou na menopausa [...].
 - 2) a duração da intoxicação: os efeitos do álcool variam de acordo com o estado tóxico, se agudo ou crônico.
 - 3) o tipo de bebida alcoólica: o tipo de bebida modifica a sintomatologia do alcoolismo. Cada espécie de bebida condiciona um quadro distinto do alcoolismo, em razão de suas impurezas específicas entre as quais se destacam o furool, os aldeídos e, principalmente, o aldeído acético.
 - 4) a dose mortal do ácido etílico é de 6 g por kg de peso, conhecendo-se, porém, casos de morte com doses menores acético [...].
- Além disso, se o estômago se encontra cheio de alimentos, a absorção do álcool é retardada (Pataro, 1976, p. 306).

Antes de se ter o perfeito entendimento dos efeitos do álcool no organismo humano a redação do Código de Trânsito Nacional, havia firmado o entendimento de que os condutos que fosse flagrado dirigindo sob influência de álcool ou outra substância psicoativa, era enquadrado dentro da contravenção penal por direção perigosa, consoante ao artigo 34 da Lei de Contravenções Penais (Lei n. 3.688/1941).



Nos dias atuais, o condutor flagrado entorpecido por algum psicoativo, estando na condução, e enquadrado no tipo penal incriminador descrito no artigo 306 da lei de trânsito.

Dessa forma se vê que a redação da Lei 11.705 de 19 de junho 2008, em seu artigo 5º, VIII, foi modificado o tipo penal incriminador. O legislador pátrio, objetivando impor penalidades mais severas para o condutor alcoolizado, introduziu ao caput, do artigo 306 da referida lei, os seguintes dizeres com a redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012.

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.

4.9.3 Níveis de Alcoolemia e Efeitos no Trânsito

Quando uma pessoa ingere bebidas alcoólicas, o nível de concentração de álcool no sangue vai depender da sua altura, peso e das condições físicas e emocionais. Em função destes fatores, uma dada concentração poderá ter efeitos diferentes para as pessoas. Em geral, concentrações até 0,2 gramas por litro de sangue (um copo de cerveja) não costumam provocar nenhum efeito sobre os reflexos no trânsito. A partir daí, a maioria das pessoas começa a ter seus reflexos afetados comprometendo suas reações.

O risco começa a crescer com qualquer consumo e dá um primeiro salto no intervalo de 0,5 – 0,9 g/l (risco nove vezes maior de envolvimento em algum tipo de acidente). Motoristas e pedestres alcoolizados geralmente não estão intoxicados, não estão bêbados, mas sua circulação no trânsito está seriamente comprometida (Brasil, 2004, p. 49-71).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se que este documento possa facilitar a elaboração do artigo pelos autores, bem como a revisão dos avaliadores. (Demonstrar se os objetivos propostos foram alcançados, e as considerações finais da sua pesquisa).

A intenção do presente trabalho foi o levantamento de elementos que levem o nexos entre embriagues e os crimes de trânsito de veículos a motor que resultem em morte, envolvendo condutores que apresentem níveis de álcool no sangue acima daqueles permitidos por lei.

Para tanto, entendeu-se melhor a apresentação do problema e suas nuances em capítulo próprio, para expor dados específicos para respaldar o objetivo proposto no trabalho.

Isso possibilitou a compreensão do correto conceito de embriaguez, juntamente com o entendimento dos efeitos que o álcool traz ao organismo humano, também se observou a interpretação das normas que zelam sobre essa temática.



Levou-se em conta grande parte de entendimento parte das doutrinas que ressaltam seus conceitos sobre os dispositivos legais inerentes a esse tema, a interpretação de todo processo legal para se chegar aos atuais dispositivos também foram considerados.

Isso remete à reflexão sobre a intenção do legislador ao mortificar os dispositivos na busca para se atender de forma correta os anseios populares e tentar reduzir ou controlar essa desenfreada situação de pandemônio que se encontra nossas vias públicas e rodovias.

Ademais, parte considerável da doutrina ressalta que, estando o agente embriagado a ponto de que lhe seja impossível decidir se há dolo eventual ou culpa em sua conduta, há que se considerar sua vontade antes de entrar no estado de embriaguez.

Juntamente a toda pesquisa realizada se trouxe ao presente trabalho diversos julgados que demonstram a embriaguez como elemento fundamental em acidentes de trânsito, de forma a positivar o objetivo proposto nesse trabalho que é demonstrar de forma objetiva a íntima relação entre embriaguez e crimes de trânsito.

Dessa forma conclui-se que a sim uma direta relação entre embriaguez e crimes de trânsito, fator esse que aumenta o perigo e risco de se ter uma maior mortalidade devido aos efeitos dos psicoativos no organismo.

Constatou-se com a pesquisa que há uma clara violação ao sistema acusatório consagrado na Constituição, sistema esse que separa as funções de acusar, de julgar e defender com isso delimitando o campo de atuação de cada um dos sujeitos, porém esse campo de atuação acaba por não possuir sua efetividade, pois a legislação permitia a atuação de ofício do juiz, que fazia as vezes da acusação, seja nas questões concernentes as prisões ou medidas assecuratórias que se demonstrava um campo vasto para que o magistrado atuasse.

Por fim, a questão da imputabilidade dos psicopatas que é um universo juridicamente e legalmente cheio de dúvidas e controversas, uma vez que a própria condição da psicopatia é um mistério ainda em estudo. Destarte, o Direito Penal, possui suas leis, teses e projetos jurídicos que imputando fato criminosos a uma pessoa está deverá pagar criminalmente por meio da aplicação de uma sanção. Só que as sanções penais previstas no ordenamento jurídico brasileiro se dividem em pena e medida de segurança. Tecnicamente as penas são aplicadas a pessoas saudáveis mentalmente e as medidas de segurança são aplicadas a indivíduos doentes que representam risco social. Quem não se encaixa na aplicação de uma dessas sanções é considerado inimputável.



REFERÊNCIAS

BARBOSA, Jorge. Vigilância e prevenção de acidentes de trânsito relacionados ao consumo de álcool e outras drogas. 2005. Brasília: Ministério da Saúde; Apresentação Realizada no I Seminário Nordestino sobre Redução de Danos Relacionados ao Consumo de Álcool e outras Drogas, em Recife – PE.

BRASIL. Álcool e Redução de Danos uma abordagem inovadora para países em transição. Ministério da Saúde. Brasília, 2004. 1.^a edição traduzida e ampliada.

BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2007: Uma análise da situação de saúde. Brasília: Ministério da Saúde.

CAPEZ, F. Curso de direito penal, legislação penal especial. (4. ed.). São Paulo: Saraiva, 2009.

CONASS. Atenção primária e promoção da saúde. Conselho Nacional de Secretários de Saúde. Brasília, 2007, 1.^a ed. vol. 8.

CONASS. Relatório de Gestão. Conselho Nacional de Secretários de Saúde. Brasília, 2017.

DUAILIBI, Sérgio; PINSKY, Ilana; LARANJEIRA, Ronaldo. Álcool e direção: beber ou dirigir. São Paulo: Unifesp, 2011.

FRANCH, Montana. Um brinde à vida: Reflexões sobre violência, juventude e redução de danos no Brasil. In: Ministério da Saúde. Álcool e Redução de Danos: Uma abordagem inovadora para países em transição. Brasília: Ministério da Saúde, 2004. p. 49-71.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. Legislação penal especial: crimes hediondos - tóxicos - terrorismo - tortura - arma de fogo - contravenções penais - crimes de trânsito. 7.ed. São Paulo: Saraiva, 2010. v.24. 213 p.

HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito: infrações e crimes. Campinas: Millennium. 2000. p. 349.

JESUS, Damásio E. De Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do Código de Trânsito (lei n.9.503, de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva 1998. p. 13.

LARANJEIRA, Ronaldo; PINSKY, Ilana; ZALESKI, Marcos; CAETANO, Raul. Levantamento nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira. Brasília: Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República/Secretaria Nacional Antidrogas; 2007. Dados disponíveis em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/93283/CARTILHA%20c3%81LCOOL.PDF?sequence=5&isAllowed=y>. Acesso em: 20 abr. 2024.

LEITE, R. M. O. Legislação de trânsito no Brasil. Revista Eletrônica Jus Vigilantibus , v. 1, p. 1790, 2009.

MELCOP, Ana Glória Toledo. Vamos parar por aqui? Os desafios da abordagem de redução de danos nas violências no trânsito. In: Ministério da Saúde. Álcool e Redução de Danos: Uma abordagem inovadora para países em transição. Brasília: Ministério da Saúde; 2004. p. 85-102.

MELONI, J. N.; LARANJEIRA, R. Custo social e de saúde do consumo do álcool. Revista Brasileira Psiquiátrica, vol. 26, supl. 1, 2004, p. 7-10.



OLIVEIRA, Gilberto de. Violência no trânsito: causa e efeitos. Consulex: Revista Jurídica, Brasília, v. 15, n. 342, p. 25-27. 15 abr. 2011.

OMS. Organização Mundial da Saúde. Relatório mundial sobre prevenção dos traumas causados pelo trânsito. Genebra: OMS; 2004.

PATARO, Oswaldo. Medicina legal e prática forense. São Paulo: Saraiva. 1976. p. 306.

RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao código de trânsito brasileiro. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. P.750.