

**ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA E DA DEFESA SOCIAL**  
**POLÍCIA MILITAR**  
**DIRETORIA DE ENSINO**  
**ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR “CEL MILTON FREIRE DE ANDRADE”**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS**

**JEVERSON FERNANDES GONDIM**

**EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO BRASILEIRO: UM ESTUDO DA ATUAÇÃO DO**  
**AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

**NATAL - RN**  
**2013**

**JEVERSON FERNANDES GONDIM**

**EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO BRASILEIRO: UM ESTUDO DA ATUAÇÃO DO  
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

Artigo apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – CAO da academia de Polícia Militar do Rio Grande do Norte, como requisito para a conclusão do Curso.

**Orientador:** João Batista da Silva – Capitão PM/RN, MSC.

**NATAL/RN  
2013**

**JEVERSON FERNANDES GONDIM**

**EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO BRASILEIRO: UM ESTUDO DA ATUAÇÃO DO  
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

Artigo apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais - CAO da academia de Polícia Militar do Rio Grande do Norte, como requisito para a conclusão do Curso.

Aprovada em \_\_\_\_\_ de novembro de 2013.

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Cap PM João Batista da Silva, Msc.**

Orientador – TCC

---

**Cap PM Charleson Alves dos Santos, Esp.**

Membro Convidado

---

**Cap PM Ismael Souto Gadelha, Esp.**

Membro Convidado

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, que me dá forças e me faz superar as dificuldades.

À minha família que sempre esteve ao meu lado.

À PMRN pela realização deste curso na Academia de Polícia Militar “Cel. Milton Freire de Andrade”.

Ao Capitão QOPM João Batista da Silva pelos ensinamentos e incentivos fundamentais para a conclusão deste trabalho.

Aos amigos do curso pelas alegrias, tristezas e dificuldades que passamos juntos, incentivando e apoiando uns aos outros.

“Tudo quanto aumenta a liberdade,  
aumenta a responsabilidade”.

(Victor Hugo)

## RESUMO

O presente artigo é uma ampliação no estudo de embriaguez no trânsito da monografia de especialização em perícia criminal em novembro de 2009 de minha autoria, na faculdade Câmara Cascudo, em virtude do número de acidentes de trânsito envolvendo condutores embriagados ou utilizando drogas ilícitas continuar sendo expressivo, pois não adianta só inovar a legislação sem investir nas estruturas das instituições fiscalizadoras, tanto no que diz respeito a físico quanto pessoal qualificado, sendo importante abranger de forma mais contundente as políticas de prevenção, no qual o Código de Trânsito Brasileiro vem ao longo dos anos sendo alvo de reformas relativas a esse delito, pois além de ceifar inúmeras vidas de maneira precoce, ainda contribui para um gasto elevado dos cofres públicos em relação às vítimas lesionadas que recebem atendimento hospitalar e/ou que ficam com sequelas permanentes. Este trabalho vem enriquecer a discussão de maneira técnica sobre as mudanças em relação ao delito de embriaguez no trânsito, através da nova 'lei seca' 12.760 de 2012, dando mais autonomia ao agente de trânsito, em relação aos condutores embriagados que trafegam nas vias do nosso país.

**Palavras-chave:** Embriaguez. Políticas de Prevenção. Policial de Trânsito.

## ABSTRACT

The present article is an extent in the study of drunkenness in the traffic of the monograph of specialization in criminal expertise in November of 2009, In the Camera Cascudo College, by virtue of the number of accidents of traffic involving drunken motorists or using illicit drugs continue being expressive, because it does not advance only to innovate the legislation without investing in the structures of the institutions of control, as it concerns to physicalas qualified staff, being important to comprise conclusively the policies of prevention, In which the code of Brazilian traffic comes to the long of the years being aim of reforms regarding this crime, as in addition to kill numerous lives prematurely, still contributes for a high cost of the public safe in relation to the victims injured that receive hospital attention and/or that remain with permanent sequels. This work comes to enrich the discussion of technical way on the changes in relation to the crime of drunkenness in the traffic. Through the new "Lei Seca" 12.760 of 2012, giving more autonomy to the traffic officer, in relation to drunk drivers that travel the roads of our country

**Key-words:** Drunkenness. Politics of prevention. Police of traffic.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - <b>Número de acidentes por tipo e gravidade/2008</b> .....	21
Figura 2 - <b>Óbitos por principais causas externas</b> .....	22
Figura 3 - <b>Indenizações Pagas</b> .....	23
Figura 4 - <b>Anuário estatístico do DENATRAN – RENAEST 2006 – Resumo dos anos anteriores – Brasil</b> .....	25
Figura 5 - <b>Gráfico de frequência das alcoolemias positivas e negativas em relação aos meses do ano de 2007 no Estado do RN</b> .....	26



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ABDETRAN** - Associação Brasileira de Departamentos de Trânsito
- ANTP** - Associação Nacional de Transporte Público
- CAPES** - Coordenação de Aperfeiçoamento de pessoas de nível superior
- CHN** – Carteira Nacional de Habilitação
- CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito
- CNT** – Código Nacional de Trânsito
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito
- DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
- IML** – Instituto de Medicina Legal
- JARI** – Junta Administrativa de Recursos de Infração
- OPAS** – Organização Pan-Americana de Saúde
- RCNT** – Regulamento do Código Nacional de Trânsito
- RENAVAN** – Registro Nacional de Veículos Automotores
- STJ** – Superior Tribunal de Justiça

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>2 A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....</b>	<b>11</b>
2.1 AS DECISÕES ATRAVÉS DE DECRETOS: PRIMEIRAS CONCESSÕES DE ESTRADAS.....	12
2.2 A EXPANSÃO DO DECRETO Nº 18.323/1928: PRIMEIRA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.....	14
2.3 O PRIMEIRO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.....	15
2.4 O SEGUNDO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.....	16
2.5 O REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.....	18
2.6 O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	18
<b>3 ASPECTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS: CORRELAÇÃO ENTRE CONSUMO DE BEBIDA ALCOÓLICA E CONDUÇÃO DE VEÍCULOS.....</b>	<b>20</b>
3.1 SOCIAIS.....	20
3.2 ECONÔMICOS.....	22
3.3 ALGUNS DADOS REFERENTES A ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	23
<b>4 COMPETÊNCIAS DA ATUAÇÃO DO POLICIAL MILITAR NO TRÂNSITO....</b>	<b>27</b>
4.1 POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO.....	28
4.2 ESCLARECIMENTOS SOBRE A LEI Nº 12.760/2012: A NOVA LEI SECA....	31
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>38</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>40</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O consumo do álcool é um dos hábitos sociais mais antigos e disseminados entre a população. Ele faz parte de ritos religiosos e festivos nas mais diversas camadas sociais, por se tratar de uma das poucas drogas psicotrópicas de consumo admitido legalmente e até mesmo incentivado pela sociedade. Estudos mostram o álcool como a droga de maior consumo entre os jovens e na sociedade de forma geral, provavelmente devido a sua disponibilidade e fácil acesso (BAU, 2002 *apud* SANTIAGO, 2008).

Estudos estatísticos e de campo apontam o trânsito uma das mais notórias causas de morte no Brasil. Da mesma forma, ao se analisar esta causa, verificamos que no topo dos aspectos influenciadores dos problemas advindos do trânsito encontra-se a embriaguez ao volante, ocasionando perdas materiais e pessoais irreparáveis (JESUS, 2004 *apud* VIEIRA, 2006). Na verdade, o tema em questão trata-se de um assunto polêmico que merece ampla discussão, justamente por ocasionar perdas desse tipo.

Para Jesus (2009), não é suficiente que o motorista tenha ingerido bebida alcoólica ou outra substância de efeitos análogos para que ocorra crime. É preciso que dirija o veículo 'sob influência' dessas substâncias. O fato típico não se perfaz somente com a direção do motorista embriagado. É imprescindível que o faça 'sob a influência' de álcool, etc. Com a nova 'lei seca' o condutor não será obrigado a ter somente uma quantificação de teor alcoólico para estar infringindo a lei, podendo ser comprovado seu delito através de vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos.

Diante desse fato, neste trabalho teremos por escopo o estudo dos limites da responsabilidade penal no tocante à embriaguez de acordo com a Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012, na qual o legislador passou a entender que não será mais necessária a realização do bafômetro ou exame de sangue para que haja a prisão em flagrante pelo delito de embriaguez ao volante, como também o infrator poderá cometer o crime estando em via pública ou particular.

A metodologia utilizada na presente pesquisa foi de caráter bibliográfico com características heterogênea em periódicos, revistas, livros e artigos científicos específicos. Assim sendo, utilizou-se registros bibliográficos de toda obra ou de

apenas parte dela, explorando os assuntos remissivos ao tema proposto, aos problemas tratados e as contribuições e conclusões atingidas no trabalho.

Este trabalho se apresenta em três partes. Na primeira, teve a preocupação em demonstrar um histórico a respeito do desenvolvimento da legislação do trânsito, de forma que haja compreensão de sua evolução atentando às questões presentes em cada período histórico.

Na segunda parte, foram discutidas questões relacionadas aos aspectos sociais e econômicos quanto às perdas referentes ao Estado. Abordamos os prejuízos gerados a partir das despesas pré e pós-hospitalar, provocadas pelos acidentes de trânsito e nossa preocupação com as consequências surgidas, uma vez que, dessa forma, os recursos utilizados poderiam ser investidos em áreas sociais mais promissoras como a educação.

Por fim, em linhas gerais, foram conceituadas as infrações de trânsito e os crimes que estão relacionados com o condutor de veículos que está sob o efeito de bebida alcoólica e, por conseguinte, trataremos dos elementos caracterizadores de embriaguez no trânsito e suas sanções administrativas e penais, sob a visão de que, com o advento da Constituição Federal de 1988, cujo artigo 5º, LVII, introduziu o princípio do estado de inocência, teoricamente, não mais foi permitida a interpretação da legislação penal substantiva com a presença da responsabilidade penal objetiva.

## **2 A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL**

A legislação de trânsito aos longos dos anos passou por diversas mudanças, momentos históricos e conjunturas sociais da realidade política, no qual inicia no período do império dando concessões de companhias de ônibus e estradas a pessoas influentes da sociedade e criando, a Inspetoria de Veículos do Brasil, primeiro órgão público na área de trânsito brasileiro.

Em 1928, a legislação de trânsito torna-se mais direcionada às questões de equipamentos obrigatórios, sistemas de identificação veicular, multas e condições para a sua aplicação. Com o crescimento da frota de veículos no país, foi criado o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e seus conselhos regionais para dar um maior suporte na área de trânsito, vindo a surgir o segundo Código Nacional de

Trânsito que deu autonomia aos estados para adotarem normas pertinentes às peculiaridades locais sobre a legislação federal.

O código de trânsito atual passou a obrigar a realização de exame psicológico para condutores profissionais, desta forma demonstra a preocupação com as condições de saúde dos nossos motoristas, além de iniciar, desde 2004 mudanças mais incisivas no tocante a embriaguez no trânsito, para tentar diminuir o número de acidentes automobilísticos envolvendo condutores que desrespeitam a legislação vigente.

## 2.1 AS DECISÕES ATRAVÉS DE DECRETOS: PRIMEIRAS CONCESSÕES DE ESTRADAS

Conforme o Departamento Nacional de Trânsito (2009), a legislação que trata do trânsito no Brasil tem início com o Decreto 720A de 24 de outubro de 1850, período do império. Esse decreto permitia ao senhor de nome Honório Francisco Caldas, a concessão de uma companhia de ônibus que ligaria a capital do império à Villa de Iguassú, no Rio de Janeiro, por um período de vinte anos. No entanto, para usufruir desse direito, a empresa era obrigada a construir uma ponte no rio do Botas, como consta no Artigo 7º desse decreto: “A empresa construirá a sua custa uma ponte de madeira de lei, com toda segurança, no rio do Botas, a qual dará trânsito ao público, incumbindo-se da sua conservação durante todo o tempo do privilégio” (DENATRAN, 2009).

Em seguida, o Decreto 1.031, de 7 de agosto de 1852, concedeu ao cidadão Manuel Procópio Ferreira Lage incorporar, durante cinquenta anos, uma companhia União e Indústria. Na verdade, o objetivo era construir e melhorar duas “linhas de estradas” (DENATRAN, 2009).

Ainda de forma muito primária, em 1853, D. Pedro II aprovou documento indicando as posturas da Câmara Municipal da Corte a respeito dos carros e outros veículos de transporte. Da mesma forma, esse documento fundou a Inspetoria de Veículos do Brasil, a qual mais tarde passou a ser o Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, sendo esse o primeiro órgão da administração pública voltado para o trânsito no Brasil (DENATRAN, 2009).

Em 1910, o Decreto 8.324 aprovou o Regulamento para o Serviço Subvencionado de transporte por Automóveis. Seu conteúdo tratava da concessão e construção de estrada para automóveis, estabelecendo algumas regras. Conforme o Artigo 21, era exigido que os senhores se mantivessem constantemente da velocidade do veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar todas as vezes que o automóvel pudesse causar acidente (LIMA, 2009).

Com esse decreto, constatamos a preocupação com a possibilidade de causa de acidentes relacionados a veículos. Inclusive, o seu Artigo 23 determinava que a aproximação dos automóveis deveria ser anunciada a distância por um ruído de buzina ou trompa ou, espécie de trombeta.

Em 11 de janeiro de 1922, foi publicado o Decreto 4.460, que tratava da autorização para concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construíssem e conservassem estradas de rodagem em seus territórios. No entanto, proibia a circulação dos chamados carros de boi e demonstrava cuidado com a carga máxima dos veículos. Com esse decreto, foi a primeira vez que se utilizou a expressão *mata-burros, como pode ser visto abaixo*:

Artigo 2º[...] § 2º As estradas deverão ser franqueadas a *quaesquer vehiculos*, automóveis ou não, com *excepção* dos chamados carros de boi de eixo móvel, que por elas não poderão transitar [...] Artigo 6º No leito das estradas não poderão ser estabelecidas porteiras, tranqueiras ou qualquer fecho de igual natureza e fim; nos *logares* em que isso for necessário, *construir-se-hão* mata-burros, que impeçam a passagem de *animaes* e não embarquem o trafego de *automoveis* (*apud* DENATRAN, 2009).

Essa legislação já demonstrava a preocupação com a segurança viária dos condutores que utilizavam as estradas, estabelecendo regras e normas para os proprietários dos carros de boi.

Em seguida, veio o Decreto Legislativo nº 5.141 de 05 de janeiro de 1927, com o objetivo de construir e conservar as estradas de rodagens federais. Ele criou o primeiro imposto federal sobre combustíveis e veículos, designado como:

Fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem *federaes*, constituído por um *addcional* aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos *gazolina*, automóveis, *auto-omnibus*, *auto-caminhoes*, de ar, rodas *massiças*, *motocycletas*, *bycicletas*, *side-car* e acessórios para *automoveis* (grifo nosso) (*apud* DENATRAN, 2009).

Dessa forma, os governantes começam a se preocupar com a construção e conservação das estradas e iniciam a cobrança de impostos para a criação de um fundo especial, no qual um imposto de 60 réis por quilograma de gasolina e, pela primeira vez, mencionava *autocaminhões* e *auto-ônibus* (LIMA, 2009).

Atualmente, os impostos continuam sendo cobrados aos usuários das vias de trânsito através do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, além de outras taxas que são cobrados para a construção e conservação de rodovias, estradas etc, com o intuito de dar maior fluidez e segurança aos usuários do trânsito.

## 2.2 A EXPANSÃO DO DECRETO Nº 18.323/1928: PRIMEIRA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

A criação do Decreto nº 18.323/1928, deixava de lado as concessões de estradas e de linhas de ônibus e passava a se preocupar de maneira mais técnica com a situação do veículo que transitava nas estradas, no qual começava uma cobrança aos equipamentos obrigatórios que um veículo teria que possuir.

Segundo o DENATRAN (2009), o Decreto de nº 18.323, de 24 de julho de 1928, regulou a criação da Polícia de Estradas, definindo regras rodoviárias, como mostra seu Artigo 25:

A fiscalização das estradas de rodagem, para execução das medidas de segurança, comodidade, e facilidade de trânsito, será feita pelas autoridades federais, estaduais ou municipais, conforme a estrada esteja sob o domínio da União, dos Estados ou dos Municípios (BRASIL, 2009, s/n).

Com 93 artigos e 5 anexos, essa foi a primeira legislação que tratou especificamente do trânsito de uma maneira mais ampla, pois até então duas preocupações apenas eram as que se destacam: a criação e manutenção das estradas de rodagem e a conscientização do veículo como instrumento de perigo. Nós poderíamos, inclusive, afirmar que foi a primeira legislação a tratar de temas como:

Equipamentos obrigatórios; Sistema de identificação veicular (placa e chassi); Condições para habilitação de condutores - *Carta de Habilitação* (expedida pelo município); Regras para sinalização das vias; Regras de preferência, estabelecendo a preferência do veículo da direita; Conduta em casos de acidentes; multas e condições para sua aplicação; entre outros (BRASIL, 2009, s/n).

Devido essa amplitude de abordagem, nós poderíamos até tratá-lo como correspondente ao primeiro código de trânsito brasileiro, embora não usufrísse de tal nomenclatura, porém já deixava um pouco de lado as questões de concessões de vias, para direcionar em assuntos de maior relevância em comparação a itens obrigatórios de segurança, condições para ser habilitado e condutas em casos de acidentes automobilísticos.

### 2.3 O PRIMEIRO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

Em 1940 o Brasil já possuía em torno de 250 mil veículos, o que intensificou a preocupação das autoridades, criando em 28 de janeiro de 1941 o primeiro Código Nacional de Trânsito através do Decreto-Lei nº 2.994.

Ele trouxe de inovador uma série de definições para terminologias, definindo, entre outros termos, *trânsito* ou *tráfego* e *via pública*. Além disso, criou: o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais (Artigo 140), as placas de experiência, para depósitos ou estabelecimento de vendas de automóveis (Artigo 73), a Carteira de Motorista e definiu em seu Artigo 126 as infrações aos proprietários (DENATRAN, 2009).

Apesar de suas inovações, o primeiro Código Nacional de Trânsito durou pouco tempo, apenas oito meses, pois foi revogado pelo Decreto-Lei 3.651, em 25 de setembro de 1941 que deferia expressamente aos Estados a atribuição de regulamentar o trânsito de veículos automotores, mas atendendo sempre à Lei Nacional. Dessa forma, obrigou o registro na repartição de trânsito com jurisdição no município quando tratava dos impostos e taxas; bem como estabeleceu algumas penalidades, como: multa, apreensão do documento de habilitação e retirada do veículo de circulação (LIMA, 2009).



## 2.4 O SEGUNDO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

A elaboração do anteprojeto do segundo Código Nacional de Trânsito teve início durante o II Congresso Nacional de Trânsito, realizado em 1958, em Quitandinha-PR, em seguida, foi entregue ao Ministro de Justiça. E, em 1960, o Poder Executivo remeteu ao Congresso Nacional a Mensagem nº 329/60, na qual o Ministro Armando Ribeiro expunha que:

O vigente Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, em que pese seu alto teor, está, no consenso unânime dos que lhe devem dar aplicação ou cobrar-lhe respeito, com de quanto se sujeitam às suas regras, a reclamar reforma, a fim de se adequar às exigências das novas conquistas no campo da técnica e oferecer ou possibilitar solução a problemas levantados pelo crescimento da população dos grandes centros e pelo enorme desenvolvimento do tráfego urbano e interestadual (DENATRAN, 2009, s/n).

Finalmente, em 21 de setembro de 1966, através da Lei nº 5.108, surgiu o segundo Código Nacional de Trânsito, com 131 artigos e quatro vetos. Ele estabeleceu em seu Artigo 2º que os Estados poderiam adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da legislação federal. Já o seu Artigo 3º trazia a composição dos órgãos integrantes da administração do trânsito, conforme se segue:

Artigo 3º Compõem a administração do trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito: a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador; b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos; c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos; d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos; e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, territórios e Distrito federal, órgãos executivos; f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também órgãos executivos (LIMA, 2009, s/n).

A respeito dos Conselhos Territoriais e Municipais, o parágrafo único desse mesmo artigo esclarece que sua criação seria facultativa, sendo que no caso dos Municipais seria permitido apenas aos que tivessem população superior a duzentos mil habitantes, conforme Artigo 7º, § 4º; porém com as mesmas atribuições dos Conselhos Estaduais de Trânsito (Art. 7º, § 7º).

Seu Artigo 4º apresenta toda a composição dos membros que formarão o Conselho Nacional de Trânsito, enquanto o Artigo 5º descreve suas competências.

O Capítulo III é destinado a esclarecer sobre as regras para circulação, relatando atitudes que autoridades de trânsito poderão adotar de acordo com as conveniências de cada local e classificando as vias públicas conforme sua utilização, como *vias de trânsito rápido*, *vias preferenciais*, *vias secundárias* e *vias locais*.

Seu Artigo 37 demonstra a conscientização a respeito das condições mínimas de permissão para tráfego quanto à completa segurança relacionada aos equipamentos:

Artigo 37 Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos *têrmos dêste* Código e do seu Regulamento. § 1º Além da vistoria, que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras a critério da autoridade de trânsito. § 2º São considerados, além de outros que venham a ser determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, como equipamentos obrigatórios dos veículos automotores: a) *para-choques* dianteiros e traseiros (grifo nosso); b) protetores para as rodas traseiras dos caminhões; c) espelhos retrovisores; d) limpadores de pára-brisas; e) pala interna de proteção contra o sol, para motoristas; f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca; g) lanternas de luz vermelha na parte traseira; h) velocímetros; i) buzina; j) dispositivo de sinalização noturna, de emergência, independente de circuito elétrico do veículo; l) extintor de incêndio, para veículos de carga de transporte coletivo; m) silenciador dos ruídos de explosão do motor; n) freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes; o) luz para o sinal de "pare"; p) iluminação da placa traseira; q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares; r) cintos de segurança para a árvore de transmissão de veículos de transporte, coletivos e de carga; s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança; t) registradores de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares (LIMA, 2009, s/n).

Ao dispor sobre o registro e licenciamento, determinou, em seu Artigo 52, a obrigatoriedade de registro de todos os veículos automotores, de propulsão humana, tração animal, reboques, carretas e similares. O registro deveria ser realizado pelas repartições de trânsito (Artigo 52 §1º) e o licenciamento no município de domicílio ou residência, conforme o Artigo 57. Com o Artigo 55, ele criou o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN) (DENATRAN, 2009).

É interessante ressaltar que, antes mesmo da sua regulamentação, o Código Nacional de Trânsito sofreu profundas alterações através do Decreto-Lei nº 237 de 23 de fevereiro de 1967, entre as quais destacamos: a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito; a criação do Departamento Nacional de Trânsito; e a criação da Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI) (LIMA, 2009).

## 2.5 O REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

Em 16 de janeiro de 1968, através do Decreto nº 62.127, foi aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), composto de 264 artigos e 8 anexos. Conforme Lima (2009), esse regulamento parece extrapolar muitas vezes a sua função primeira (de regulamentar) quando, por exemplo, estendeu as atribuições do CONTRAN estabelecidas em 14 incisos do Código (Artigo 5º) para 43 no Artigo 9º, alterando algumas vezes o próprio texto previsto no Código, sendo dessa forma objeto de várias críticas.

No que tange a distribuição de competências, o Regulamento estabeleceu nos Arts. 35 a 37 as competências da União, dos Estados e Distrito Federal e dos Municípios. No caso, as atribuições executórias de trânsito ficariam em sua maior parte sob a responsabilidade dos Estados, enquanto os Municípios se responsabilizariam pelas atribuições referentes aos transportes individuais e coletivos na sua jurisdição. Essas atribuições do Estado deveriam ser desenvolvidas pelos órgãos executivos, Departamentos de Trânsito e suas circunscrições e policiais Militares (DENATRAN, 2009).

No entanto, o Decreto nº 62.926 de 28 de junho de 1968 veio alterar a redação dos Artigos 36 e 37 do RCNT, descentralizando essa organização voltada para os Estados, estabelecendo a competência do Município para implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição e licenciar os veículos.

A competência dos Municípios para licenciar os veículos durou até a publicação do Decreto nº 92.722 de 29 de maio de 1986, quando determinou a competência aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios para registrar, vistoriar, emplacar e licenciar os veículos, alterando assim o Artigo 36 e revogando o Inciso VI do Artigo 37.

## 2.6 O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

No início da década de 90, no século passado, a preocupação de criar um novo Código de Trânsito que atendesse as circunstâncias atuais concretizou-se através do Decreto Presidencial de 06 de junho de 1991, que criou uma comissão especial com a função de elaborar um anteprojeto do novo Código Nacional de

Trânsito juntamente com o Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do CONTRAN. A publicação desse anteprojeto só ocorreu oficialmente em 13 de julho de 1992, abrindo o prazo de 30 dias para que a sociedade se manifestasse e sugerisse alterações ao Ministro de Justiça (DENATRAN, 2009).

Finalmente, depois de tramitar na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, em 23 de setembro de 1997, o Presidente da República instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), através da Lei nº 9.503, nossa lei de trânsito vigente. Nessa mesma data, regulamentou diversos dispositivos do CTB, atribuindo ao Ministério da Justiça a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, nomeou os membros do CONTRAN e criou o Comitê Executor do CONTRAN (DENATRAN, 2009).

Visando sempre atender às necessidades mais urgentes da sociedade, a atual Lei de Trânsito têm passado por várias modificações, de forma que passou a obrigar a realização do exame psicológico periódico para os motoristas profissionais; permitiu o uso de semirreboque acoplado à motocicleta ou motoneta; estabeleceu novos limites de velocidade para fins e enquadramento infracionais e penalidades; bem como, mais recentemente, proibiu que o condutor de veículos apresente qualquer concentração de álcool por litro no sangue, estabelecendo penas mais severas.

No ano de 2007 o atual Código de Trânsito Brasileiro completou dez anos. Ao longo dessa década muitas foram as críticas sofridas por esse instituto, principalmente por que nos últimos anos os acidentes no trânsito têm vitimado milhares de pessoas em todo o mundo, inclusive no Brasil, o que levaria a concluir, a princípio, a sua falta de eficiência. No entanto, ao analisarmos a sua evolução, percebemos o quanto valoroso é o seu conteúdo, bem como a preocupação sempre constante em atender às necessidades mais urgentes da nossa sociedade.

Desse modo, observamos por trás das críticas certa inércia quanto a sua efetiva aplicação, e quanto à compreensão dos cidadãos usuários das vias públicas diante da obrigação de colaborar com a melhoria da segurança e conforto no trânsito agindo em conformidade com essa legislação.

Apesar do grande avanço no que se refere ao modelo de gestão de trânsito, o Código Brasileiro de Trânsito tem como grande desafio integrar o sistema e fazê-lo operar de forma contínua e coordenada de acordo com as diretrizes da

Política Nacional de Trânsito visando à segurança, à mobilidade e acessibilidade, à defesa ambiental, à educação e à organização para o trânsito (DENATRAN, 2009).

### **3 ASPECTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS: CORRELAÇÃO ENTRE CONSUMO DE BEBIDA ALCOÓLICA E CONDUÇÃO DE VEÍCULOS**

Com a facilitação pelo governo na redução de impostos, como atrativo de financiamento para se adquirir um veículo, o sistema deficitário no transporte público e o hábito cultural do brasileiro de ingerir bebida alcoólica em festividades comemorativas ou em estabelecimentos atrativos, carnavais e eventos esportivos, dá a oportunidade desses condutores, após o consumo de bebida alcoólica, assumirem a direção de seus veículos e ficarem nas vias como bombas relógio que podem ceifar a vida não só deles com de vários inocentes.

#### **3.1 SOCIAIS**

A ingestão excessiva de bebida alcoólica por parte de condutores imprudentes vem crescendo em proporções significativas em todo o mundo, configurando dessa forma um problema de saúde pública e uma preocupação para as instituições responsáveis pelo trânsito de veículos nas vias. De acordo com Santiago (2008, p. 48):

O alcoolismo é um problema de saúde pública de escala mundial; o abuso e dependência combinados afetam aproximadamente 8% da população brasileira, gerando um grande custo social. Baker et al. (2002) relataram que, nos Estados Unidos, 30 à 50% dos motoristas envolvidos em acidentes de trânsito relacionados com o consumo de álcool, apresentavam problemas com alcoolismo.

Neste sentido, o trânsito é um dos principais setores afetados pelos efeitos do álcool, observando-se alta incidência nos estudos realizados, sendo que aproximadamente metade dos acidentes automobilísticos ocorre após o consumo de bebida alcoólica, pois esses efeitos afetam principalmente os reflexos do condutor de veículo, sua capacidade no tempo de resposta ao visualizar um obstáculo. Essas conotações fazem aumentar o número de acidentes por tipo e gravidade, como pode-se notar na tabela abaixo:

<b>NÚMERO DE ACIDENTES POR TIPO E GRAVIDADE</b>					
Período de 01/01/2008 a 31/12/2008					
	DISTRIBUIÇÃO SEGUNDO A GRAVIDADE DO ACIDENTE				
TIPO DO ACIDENTE	TOTAL	C/ Morto	C/ Ferido	S/ Vítima	Não informado
<b>TOTAIS</b>					
Abalroamento transversal	13.234	432	6.319	6.483	0
Atropelamento	4.530	1.208	3.280	42	0
Atropelamento de animal	3.867	64	877	2.926	0
Capotagem	7.238	349	3.841	3.048	0
Choque com objeto fixo	8.726	168	2.506	6.052	0
Colisão frontal	4.749	1.229	2.536	984	0
Colisão traseira	37.689	422	8.026	29.236	0
Não informado	1	0	0	1	0
Outros tipos	33.769	1.047	11.902	20.820	0
Saída de pista	21.224	564	7.603	13.057	0
Tombamento	5.991	137	2.711	3.143	0
<b>* Total</b>	<b>141.013</b>	<b>5.620</b>	<b>49.601</b>	<b>85.792</b>	<b>0</b>

Figura 1: **Número de acidentes por tipo e gravidade/2008**

Fonte: MT / DNIT – Departamento nacional de Infraestrutura de Transporte

Com esses números elevados de acidentes de trânsito em nosso país, no qual uma significativa parcela está na faixa etária de jovens condutores que consomem bebida alcoólica ou outras drogas ilícitas para trafegarem de maneira inconsequente, fica perceptível que os resultados estão diretamente ligados aos números alarmantes em todos os tipos de acidentes que causam perdas irreparáveis as famílias.

É importante assegurar que o brasileiro coloque na cabeça que as leis de Trânsito não são imposições autoritárias. Elas possuem uma vigência internacional e foram imaginadas para dar segurança a todos aqueles que participam do Trânsito (ROZESTRATEN, 1988, p. 23).

Dessa forma, o cidadão tem que estar não só habilitado para conduzir seu veículo de maneira técnica, mas o principal é que ele esteja com a consciência de responsabilidade formada, pois a educação no trânsito não é só colocar o cinto de segurança, parar na faixa de pedestre, dar preferência de passagem na faixa da direita aos veículos que estejam com maior velocidade, ela vai muito além disso, porque a educação no trânsito terá que ser trabalhada nas escolas, nas igrejas, na comunidade, como um gesto de amor ao próximo.

### 3.2 ECONÔMICOS

Nesses acidentes automobilísticos, o Brasil custeia o atendimento pré-hospitalar; o custo do atendimento hospitalar que é a soma dos custos do atendimento médico do paciente não internado e do paciente internado e do paciente internado na unidade de terapia intensiva e/ou enfermaria; o custo pós-hospitalar; o custo da perda de produção que é o custo correspondente às perdas econômicas das vítimas de acidente que, em decorrência da interrupção das suas atividades produtivas, deixam de gerar renda e produção ao sistema econômico. Além desses, ainda temos o custo de remoção da vítima fatal ao Instituto de Medicina Legal (IML), conforme pode ser verificado a seguir:

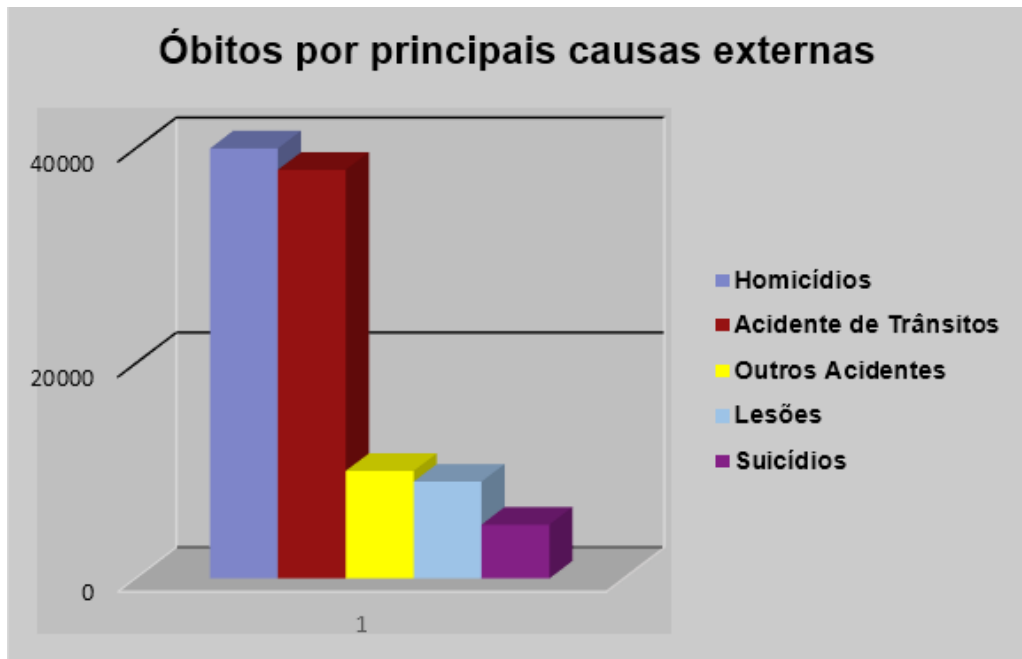


Figura 2: **Óbitos por principais causas externas**  
 Fonte: Brasil, 1995 (*apud* ABDETRAN, 1997)

Desta forma podemos mencionar que as políticas públicas têm um papel fundamental na gestão de recursos públicos que são gastos anualmente com as vítimas de acidentes de trânsito, sendo fundamentais, campanhas educativas na área de trânsito, envolvimento de pastorais e ONGs, através de esforços incansáveis na diminuição dessas estatísticas alarmantes.

O Brasil gasta anualmente cerca de 40 bilhões de reais em custo com acidentes automobilísticos, de acordo com indenizações pagas pela seguradora Líder DPVAT, o número de indenizações pagas no ano de 2011 em relação a óbitos foram 58.134, em 2012 já foram 60.752 óbitos, as indenizações pagas por invalidez permanente no ano de 2011 foram de 239.738, em 2012 já foram 352.495, e as indenizações com as despesas médicas em 2011 foram 68.484 e em 2012 aumentou para 94.668, como pode ser visto na tabela abaixo:

<b>Quantidades</b>			
<b>Natureza da Indenização</b>	<b>Jan a Dez de 2011 (Números de Indenizações)</b>	<b>Jan a Dez de 2012 (Números de Indenizações)</b>	<b>Jan a Dez de 2011 x Jan a Dez de 2012</b>
<b>Morte</b>	<b>58.134</b>	<b>60.752</b>	<b>5%</b>
<b>Invalidez Permanente</b>	<b>239.738</b>	<b>352.495</b>	<b>47%</b>
<b>Despesas Médicas</b>	<b>68.484</b>	<b>94.668</b>	<b>38%</b>
<b>Total</b>	<b>366.356</b>	<b>507.915</b>	<b>39%</b>

Figura 3: **Indenizações pagas**  
Fonte: Seguradora Líder DPVAT

Boa parte desses valores, pagos pelo Seguro DPVAT, que é o seguro pago às vítimas de acidentes causados por veículos, ou por suas cargas, indenizações em caso de morte ou invalidez permanente, também reembolsando despesas médicas comprovadas, retrata a realidade de nossos motoristas em relação à segurança viária, poderiam ser utilizados em investimentos nas áreas de educação e saúde pública, se muitos condutores se conscientizassem em respeitar as normas de trânsito.

### 3.3 ALGUNS DADOS REFERENTES A ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo a Organização Mundial da Saúde, o Brasil está na lista do quinto país com um maior número de mortes nas vias de trânsito, tendo em 30% de sua porcentagem, casos que envolvem acidentes devido à ingestão de bebidas alcoólicas por condutores de veículos automotores, no entanto, esse número se modifica para 50% quando os acidentes nas vias resultam em mortes. Diante desta realidade, deveria existir um maior rigor da Legislação Penal de Trânsito para tentar



amenizar o crescente número de casos que envolvem embriaguez ao volante, principalmente com os jovens brasileiros.

O Brasil continua sendo um dos países que mais perde de forma prematura jovens envolvidos em acidentes de trânsito, principalmente, na faixa etária de 18 a 25 anos.

Uma considerável parcela dos jovens de hoje estão cada vez mais inconsequentes em suas atitudes e respeito a valores éticos, consumindo drogas ilícitas e bebidas alcoólicas e utilizando seus veículos de maneira irresponsável causando acidentes trágicos nas rodovias, sendo necessário o apoio dos órgãos de trânsito na prevenção de acidentes automobilísticos, através de um levantamento de dados estatísticos relacionando o número de sinistros, idade dos condutores, principais vias que possuem um alto índice de acidentes, para que através desse conhecimento as autoridades responsáveis em reverter esse quadro direcionem medidas que alertem a sociedade sobre esse assunto.

Uma solução para diminuir esse número de acidentes envolvendo motoristas embriagados seria sancionar uma lei para que todo o cidadão que realizasse os exames para estar habilitado tivesse que assinar um termo de compromisso e se submetesse a qualquer exame, quando solicitado pelas autoridades fiscalizadoras, no decorrer da validade sua carteira de motorista, como é feito em algumas cidades dos Estados Unidos. Outra solução seria investir na fabricação de veículos que alertassem aos proprietários através de um sistema sonoro e de bloqueio no acionamento do mesmo quando detectasse teor alcoólico no motorista.

Também poderíamos fazer um cadastro nacional de condutores que fossem flagrados, anteriormente, descumprindo a infração de trânsito e/ou crime de trânsito, no qual o sistema de informática desse em tempo real à situação em relação ao crime de embriaguez do condutor fiscalizado. Desta forma, o agente de trânsito teria informações completas no ato da abordagem.

Conforme Leyton et al (2005, *apud* SANTIAGO, 2008):

Em estudo com 2.360 vítimas fatais de acidentes de trânsito ocorridos no Estado de São Paulo em 1999, observaram que o álcool etílico estava presente no sangue de quase metade das vítimas analisadas (47%) e destes, 96,5% da população estava acima da concentração permitida por lei no período das análises (0,6g/l), sendo a população mais atingida a do sexo masculino (89,41%), solteira (63,9%), com idade entre 25 e 40 anos.

De acordo com informações do DENATRAN (2007, *apud* SANTIAGO, 2008.), no ano de 2005, ocorreram no Brasil 383.371 acidentes de trânsito, destes resultando 539.919 vítimas, sendo 26.404 vítimas fatais. Isto representa um índice de 6,3 vítimas fatais por 10.000 veículos/ano; ultrapassando, consideravelmente, o recomendado pela Organização das Nações Unidas, que é de apenas 3 vítimas por 10.000 veículos/ano.

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), entre os anos de 2003 e 2006, o trânsito brasileiro deixou 34 mil mortos, 100 mil pessoas com deficiência temporária ou permanente e 400 mil feridos, um custo de aproximadamente 28 bilhões de reais para o país. Desses acidentes, 50% são provocados por pessoas embriagadas (MENEZES, 2009).

No Brasil, em 1995, as causas externas foram responsáveis por 12,8% de todas as mortes do país, respondendo por 114.887 óbitos, constituindo-se, dessa forma, a segunda maior causa de morte. Desses óbitos, 32.532 foram causados por acidentes de trânsito, equivalente a 28,3% do total, superado apenas pelos homicídios, conforme ilustrado na figura abaixo (ABDETRAN, 1997).

ITENS	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
População	161.790.311	163.947.554	169.590.693	172.385.826	174.632.960	176.871.437	181.581.024	184.184.264	186.770.562
Frota	30.939.466	32.318.646	29.503.503 ***	31.913.003	34.284.967	36.658.501	39.240.875	42.071.961	45.370.640
Acidentes com Vítimas	262.374	376.589	286.994 **	307.287	251.876	333.689	348.583	383.371	322.919
Vítimas Fatais	20.020	20.178*	20.049	20.039	18.877'	22.629	25.526	26.409	19.910
Vítimas Não Fatais	320.733	325.729*	358.762 **	374.557 **	318313*	439.065	474.244	513.510	407.685
Veículos/100 Habitantes	19,1	19,7	17,4	18,5	19,6	20,7	21,6	22,8	24,3
Vítimas Fatais/100.000 Habitantes	12,4	13,9 *	11,8	11,6	12,3"	12,8	14,1	14,3	10,7
Vítimas Fatais/10.000 Veículos	6,5	7,0 *	6,8	6,3	6,2"	6,2	6,5	6,3	4,4
Vítimas Não Fatais/10.000 Veículos	103,7	111,8 *	124,1 **	119,8 **	104,6"	119,8	120,9	122,1	89,9
Acidentes com Vítimas/10.000 Veículos	84,8	116,5	99,3 **	96,2	75,1'	91,0	88,8	91,1	71,2

Figura 4: Anuário estatístico do DENATRAN - RENAEST 2006 – Resumo dos anos anteriores - Brasil

Fonte: Detrans/RENAEST

A Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) (1994, apud ABDETRAN, 1997) relata que estudos sobre mortes por acidentes de trânsito no Chile apontaram que em 71% dos óbitos ocorridos com jovens entre 15 e 24 anos a alcoolemia é superior a 100mg/l. Enquanto, isso, nos Estados Unidos, a aplicação da legislação mais severa fez reduzir de 44% para 38% o percentual de motoristas com presença de álcool no sangue, mortos em acidentes de trânsito.

Segundo Bertolotte (1990, apud ABDETRAN, 1997), conforme suas estimativas, 75% dos acidentes no Brasil estavam associados ao uso de bebida alcoólica.

No Estado do Rio Grande do Norte, conforme estatísticas apresentadas pelo DENATRAN (apud SANTIAGO, 2008), a frequência das alcoolemias em relação aos acidentes de trânsito no ano de 2007 apresentou-se em média de 5,53% para o teste positivo, enquanto apenas 2,79% para teste negativo, demonstrando a incidência do consumo do álcool durante a condução de veículos, embora sua proibição. Observamos, também, a recorrência dessa autonomia proibida durante todos os meses do ano citado, como demonstra o gráfico a seguir.

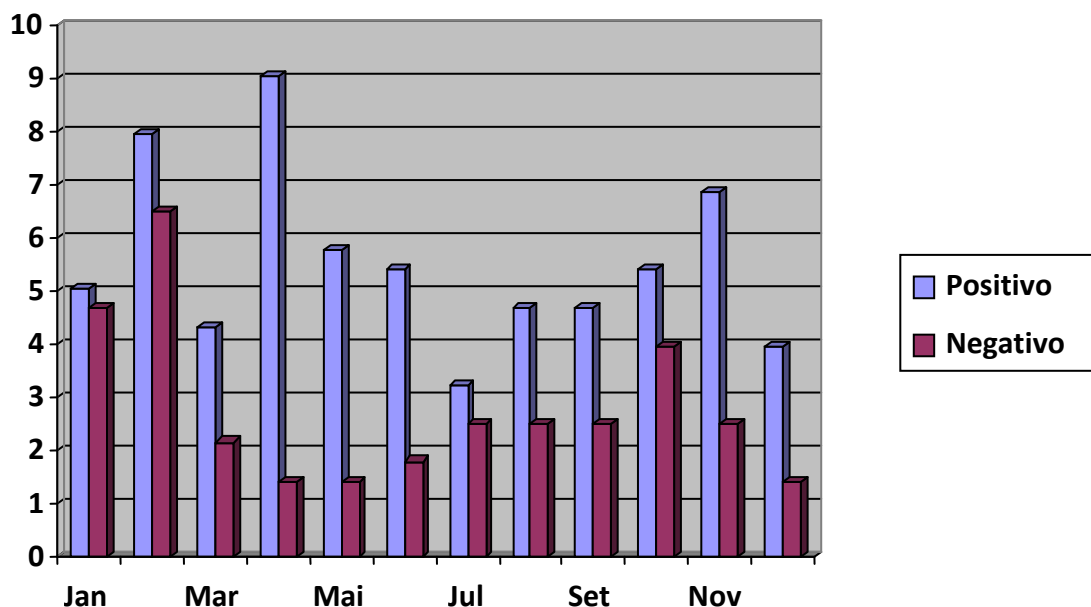


Figura 5: Gráfico da frequência das alcoolemias positiva e negativa em relação aos meses do ano de 2007 no Estado do RN.

Fonte: DENATRAN, 2008 (apud SANTIAGO, 2008).

Considerando o trânsito como um espaço de vida, de cidadania e democracia, ultrapassando a lógica exclusiva da técnica e da repressão, alguns

Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN), conscientes de suas responsabilidades sociais, tem estimulado a realização de estudos e pesquisas mais abrangentes com o objetivo de reduzir a violência no trânsito e aumentar a segurança e o bem-estar da população.

Uma pesquisa realizada no Hospital de Restauração/PE (Secretaria de Saúde) e no IML, durante cinco dias de carnaval, do ano de 1997, revelou que, do total de 147 vítimas de acidentes de trânsito, em 80,7% acusaram a presença de álcool no sangue. As vítimas foram, em sua maioria, homens, solteiros, com idade média de 29 anos e se acidentaram, principalmente, durante o período noturno, das 19h às 23h (OLIVEIRA e col., 1997, apud ABDETRAN, 1997).

Esses dados indicam que pelo menos grande parte dos acidentes de trânsito não é casual, sendo possível de prevenção. Greenwood et al. já haviam sugerido em 1919 que os acidentes não eram fenômenos inteiramente aleatórios. Os acidentes de trânsito são, geralmente, decorrentes de um conjunto de circunstâncias e fatores ligados ao indivíduo, ao veículo e à via pública (ABDETRAN, 1997).

As substâncias psicoativas, em particular o álcool, estão implicadas com um importante fator causal nos acidentes de trânsito, relação esta verificada em estudos anteriores realizados em diversos países (HINOJOSA, 1988; CHAVES e Col., 1989, apud ABDETRAN, 1997).

Neste sentido, a educação tem um papel fundamental em relação à segurança viária, pois a conscientização do motorista terá que ser inserido nas escolas, nos cursos de habilitação, em programas voluntários para ser revertido esse alto índice.

Fica explícito que os fatores de natureza humana que são, o excesso de velocidade, a embriaguez ao volante, o condutor não habilitado, se sobressaem em relação aos fatores de natureza técnica no qual podemos citar: defeitos mecânicos do veículo, sinalização inadequada, más condições da estradas de rodagem.

#### **4 COMPETÊNCIAS DA ATUAÇÃO DO POLICIAL MILITAR NO TRÂNSITO**

Devido o trânsito ser bastante complexo, o Estado teve que fazer várias adaptações nas mais diversas legislações, desde a criação do Sistema Nacional de Trânsito até os órgãos-entidades que estão ligados a esse sistema, como

CONTRAN, CETRANS e as JARIS que estabelecem diretrizes na área de trânsito e fiscalizam suas ações.

As mais diversas rodovias do país são fiscalizadas diariamente por policiais militares, agentes rodoviários federais e agentes municipais, tendo um papel fundamental em relação a diminuição dos altos índices de condutores embriagados que causam acidentes vitimando milhares de pessoas todos os anos, sendo necessário a realização constante de blitz educativas e proativas por esses profissionais, pois essa fiscalização aos motoristas que descumprem a Lei Seca é mencionada no art. 2º da Resolução 432/2013 do CONTRAN, que orienta as Instituições envolvidas na área de trânsito a realizarem procedimentos rotineiros na fiscalização da Lei, demonstrando que as operações não podem ficar só em momentos de divulgação de dados estatísticos pela imprensa, por oportunistas de plantão, mas terá que ser praticada todos os dias nas ruas, independente de período, local ou público.

#### 4.1 POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Com a evolução do trânsito no decorrer dos anos, não ficaria distante a intensificação e fiscalização por parte da Polícia Militar nas mais diversas vias terrestres. Seguindo esta situação é empregado diariamente em nosso país o policiamento ostensivo de trânsito, que constitui um tipo de policiamento, exclusivamente, atribuído às Polícias Militares, conforme relata o Decreto-lei nº 667, de 02 de julho 1969, modificado pelo Decreto-lei nº 1.406, de 24 de julho de 1975, e pelo decreto-lei nº 2.010, de 12 de janeiro de 1983, ambos recepcionados pela Constituição Federal de 1988.

Cabe ressaltar, que as mortes causadas no trânsito diminuem, estatisticamente, quando uma lei entra em vigor, não existindo uma continuidade em relação à fiscalização e o contingente dos agentes fiscalizadores suficientes, onde muitos não estão trabalhando com a parte de educação, de prevenção, orientação, aos condutores, mas aplicando um maior número de multas para arrecadar fundos para os cofres públicos. Esta constatação é percebida pelo fato de haver apenas um rígido controle no início da aplicação da lei, mas no decorrer dos anos a mesma

deixa ter uma fiscalização mais eficiente em virtude de cair no esquecimento da população.

Um dos fatores que está relacionado aos índices de mortes causadas no trânsito continuarem elevados é termos um efetivo bastante reduzido em todo o país, como também, boa parte desde efetivo não possui uma qualificação periódica que exigida nas leis de regulamentação de trânsito para ser aplicada no dia a dia, no serviço operacional.

Neste sentido, existe o Decreto Federal nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, o qual ao aprovar o Regulamento para as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares (R-200), coloca que o policiamento de trânsito se constitui missão legal do policial:

## **CAPÍTULO II**

### **Da Conceituação e Competência**

Art. 2º Para efeito do Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969, modificado pelo Decreto-lei nº 1.406, de 24 de julho de 1975, e pelo Decreto-lei nº 2.010, de 12 de janeiro de 1983, e deste Regulamento, são estabelecidos os seguintes conceitos: [...]

27) Policiamento Ostensivo – Ação Policial, **exclusiva das Polícias Militares**, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam **identificados de relance**, quer pela **farda**, quer pelo **equipamento**, ou **viatura**, objetivando a manutenção da ordem pública. **São tipos desse policiamento, a cargo das Polícias Militares**, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, os seguintes:

- ostensivo geral, urbano e rural;
- **de trânsito;**
- florestal e de mananciais; [...] (BRASIL, 1983 – grifo nosso).

O Código de Trânsito Brasileiro (1997), por sua vez, em seu Anexo I - Dos Conceitos e Definições, afirma entendimento:

**POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares** com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a **segurança pública** e de garantir obediência às normas relativas à **segurança de trânsito**, assegurando a livre circulação e evitando acidentes (Grifo nosso).

Lembro que polícia ostensiva diz-se da instituição possuidora do poder de polícia, o qual segundo Moreira Neto (1986, *apud* VIEIRA, 2006) exterioriza-se por meio da ordem, do consentimento, da fiscalização e da sanção de polícia.

Referindo-se à polícia ostensiva, importante esclarecer o que se entende por poder de polícia a fim de que a ação policial não se veja revestida de

arbitrariedade e, assim, não haja embaraço quanto à legitimidade e à legalidade do procedimento policial nas ocorrências.

E, portanto, apenas no Código Tributário Nacional, em seu artigo 78, menciona o conceito legal de poder de polícia:

Considera-se poder de polícia a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do poder público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos (BRASIL, 1966, s/n).

O poder de polícia, em relação ao serviço diário do agente da lei, nas inúmeras vias de trânsito do país tem um papel fundamental, pois ampara e resguarda o policial militar frente as operações periódicas de fiscalização com o objetivo de disciplinar os condutores no cumprimento de normas estabelecidas pela legislação vigente, de maneira que o cidadão se sinta protegido e fiscalizado pelos representantes legais do Estado.

Neste sentido, com o advento do CTB (1997) e a adoção de uma doutrinação que se firma pela municipalização do trânsito, alguns embates fizeram insurgir uma crescente indecisão quanto à atuação policial militar no trânsito. Chegando-se a acreditar por certo tempo que a competência policial militar de polícia de trânsito, até então realizada, ficara estreitada (TEZA, 2003, *apud* VIEIRA, 2006). Entretanto, talvez por falta de melhor análise, após sucinto pormenorizar, de pronto se constata que a regência do CTB em muito pouco alterou a fundamentação legal para o agir do policial militar no âmbito do trânsito.

Ressalvando-se, apenas, que a atividade policial militar concernente à fiscalização do trânsito devesse estar ligada à celebração de convênio com a autoridade de trânsito. Conforme delimita o art. 23 do CTB (1997):

**Art. 23** - Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: I - (VETADO), II - (VETADO), III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados; [...] (grifo do autor).

Dessa forma, a fiscalização de trânsito não é privativa do policial militar, pois também poderá ser realizado por agente civil, desde que esteja credenciado com a autoridade de trânsito, sendo fundamental políticas de investimentos periódicos nas secretarias municipais de trânsito em relação a qualificação de pessoal e autonomia do agente credenciado na fiscalização das infrações e crimes de trânsito.

Depois de uma análise sobre o procedimento por parte dos policiais de trânsito dentro dos princípios da Constituição Federal de 1988 e pela parte majoritária dos especialistas e juristas no tocante aos condutores que sejam flagrados em visível estado de embriaguez, vamos direcionar nesse capítulo a lei que restringe o álcool aos condutores que utilizam veículos em nosso país, porém antes vamos iniciar comentários sobre a lei 11.705/2008, que antecedeu à nova lei seca vigente.

#### 4.2 ESCLARECIMENTOS SOBRE A LEI Nº. 12.760/2012: A NOVA LEI SECA

Cabe esclarecer que antes da lei 12.760/2012, seguia-se uma conduta no tocante a legislação para fiscalizar condutores embriagados, encontrada na lei 11.705/2008, que exigia de maneira explícita uma quantificação de índice de alcoolemia no condutor na prática do crime de embriaguez do artigo 306 do CTB e o delito só poderia ser configurado se o motorista estivesse conduzindo seu veículo em via pública, conforme a citação abaixo:

**CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO Art. 306** – A condução de veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, Lei 11.705, 2008).

Neste sentido, o objetivo de regular o limite de bebida alcoólica para os motoristas que utilizam seus veículos no trânsito de forma inconsequente iniciou com a Lei 11.275/2006, pois os acidentes no trânsito envolvendo condutores embriagados sempre causaram uma elevada incidência de morte no país.



Com a revogação da Lei 11.275/2006, que foi substituída pela Lei 11.705/2008 trouxe uma ampliação na legislação sobre embriaguez no trânsito que ficou em vigor até o mês de dezembro de 2012, pois no dia 20 de dezembro de 2012 foi sancionada a Lei 12.760, a nova Lei Seca, não sendo permitido nenhum teor alcoólico em relação à infração de trânsito do artigo 165, do Código de Trânsito Brasileiro, recebendo uma nomenclatura em relação ao teor alcoólico de ‘tolerância zero’, pois qualquer valor de dosagem de alcoolemia no organismo do motorista já configurava o descumprimento a infração de trânsito.

A Lei 11.705/2008 conhecida também como “lei seca” deu nova redação ao caput do art. 306 do CTB e deixou de exigir a ocorrência de perigo concreto por parte do condutor embriagado, pois a lei 11.275/2006 anterior a mesma ordenava que o condutor teria que estar conduzindo seu veículo de forma anormal, realizando manobras arriscadas que colocassem em riscos a integridade física de outras pessoas na via. Com a publicação da Lei 11.705/2008, não precisava mais aflorar a conduta de perigo concreto, bastava acontecer o perigo abstrato presumido para que se iniciasse o procedimento cabível.

O caput do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro, após a publicação da Lei 11.705/2008 estava assim redigido:

Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, Lei 11.705, 2008).

Ainda, o Parágrafo Único do referido Artigo, estabelecia “ao Poder Executivo Federal a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado no art. 306 do CTB”.

Em virtude desse parágrafo único, mencionado acima, foi instituído pelo Presidente da República o Decreto nº 6.488 de 19 de junho de 2008, que fixou o seguinte:

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o art. 306 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia é a seguinte: I - exame de sangue: concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; ou II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro): concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões (BRASIL, 2008, s/n).

O Decreto nº 6.488 de 19 de junho de 2008, trouxe a referida equivalência entre o exame de sangue realizado no motorista que estaria cometendo o delito do artigo 306 do CTB a partir da quantidade de 6 (seis) decigramas por litro de sangue, no qual equivale a 0,30 miligramas por litro de ar expelido no aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), onde na publicação do referido Decreto, o agente da autoridade de trânsito teve a noção dessa equivalência.

Com a dificuldade do policial de trânsito conseguir que o motorista com sinais notórios de embriaguez viesse a ser submetido a exames que comprovem a situação de embriaguez na condução de veículo automotor em virtude das garantias constitucionais, pois a maior parte dos juízes entendia que sem o agente infrator ter se submetido a exame clínico ou a realização no aparelho de etilômetro, para comprovar sua quantificação de dosagem de álcool ficava fragilizado a condenação do réu apenas pela prova testemunhal, vídeos ou relatório descrito pelo agente de trânsito.

Nesse sentido, Marcão (2011, p. 170) adverte que:

[...] não obstante a letra expressa da lei, que é taxativa ao impor que nas situações catalogadas no caput do art. 277 o condutor será submetido aos procedimentos que menciona, e que a recusa configura infração administrativa (§ 3º), na verdade o condutor não está obrigado, e a autoridade nada poderá contra ele fazer no sentido de submetê-lo, contra sua vontade, a determinados procedimentos visando apurar concentração de álcool por litro de sangue. Não poderá, em síntese, constrangê-lo a exames de alcoolemia (sangue, v.g.) ou teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), vulgarmente conhecido por 'bafômetro'.

Para que fizesse punir o condutor que descumprisse o art. 306 do CTB, da lei 11.705/2008 era imprescindível produzir prova técnica pelo agente da autoridade de trânsito, uma vez que o artigo era bem claro quanto a quantificação de álcool por litro de sangue ou por ar expelido dos pulmões do motorista abordado, de maneira que a prova respectiva não poderá ser suprida por outros meios, tais como exames clínicos ou prova oral.

Já segundo Jesus (2009):

Se o condutor de veículo automotor pode validamente opor-se aos exames de dosagem alcoólica, vislumbro diante dessa realidade brasileira uma única saída: a otimização dos meios para a realização do exame clínico, cuja elaboração independe, em regra, da colaboração do motorista. Após a realização do exame clínico pelo médico oficial, será possível aferir se o condutor dirigia, de forma anormal, sob efeito de álcool ou substância

análoga, o que se mostrará suficiente para a configuração do art. 306 do CTB, haja vista ser desnecessário estabelecer, para efeitos penais, a dosagem de concentração do álcool no organismo do condutor. Como ensina a doutrina, basta à prova da ingestão dessas substâncias e a influência por elas exercidas na forma de condução do veículo automotor em via pública.

Como é notada, a Lei 11.705/2008 deixava o próprio agente da autoridade de trânsito numa situação de difícil argumentação quanto a prática do crime de embriaguez, pois no bojo do art. 306 fixava um limite quantitativo de álcool para a comprovação do delito pelo motorista, e na maioria das ocorrências, o condutor não realizava nenhum dos exames oferecidos pelo agente para não correr o risco de construir prova contra si mesmo, deixando sem sustentabilidade a condução do infrator para a delegacia com apenas uma narrativa no auto de infração do agente, ou em termo específico que constasse sinais observados pelo policial sem existir a quantidade de álcool do organismo, como descrevia o artigo 306.

O art. 277 do CTB, que também estava relacionado com a Lei 11.705/08, deixava os agentes de trânsito com pensamentos diferentes, em virtude de esbarrarem na questão da presunção de inocência e de que “ninguém é obrigado a constituir provas contra si mesmo”. Vejamos o que descrevia o caput do art. 277, antes da Lei 12.760/2012 do CTB:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado (BRASIL, 2012, s/n).

Observa-se, portanto que a partir da Carta de 1988 importantes tratados internacionais de direitos humanos foram ratificados pelo Brasil, dentre eles a Convenção Americana de Direitos Humanos, que em seu artigo 8º, II, g, estabelece que toda pessoa acusada de um delito tem o direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada, como já mencionado em capítulos anteriores desse trabalho de pesquisa.

Para Araújo (2009, p. 201) era preciso haver algumas mudanças na lei e o autor coloca a sua posição frente “a crescente participação de condutores embriagados nos acidentes de trânsito” chamando a atenção que “nem a sociedade

estava preparada para uma mudança cultural tão acentuada, nem o poder público estava aparelhado adequadamente...”.

Assim, quando mencionada no caput do art. 277 do Código em estudo, a expressão do verbo “dever” que deixa a obrigatoriedade do condutor que estava sendo alvo de fiscalização ou de ter cometido acidente automobilístico por estar sob o efeito de álcool entrava-se em conflito com a Constituição Federal bem como com as convenções que a nossa legislação maior está vinculada.

Logo, uma das mudanças realizadas com a sanção da Lei 12.760/12 foi feita justamente no artigo 277 do CTB que antes entrava em conflito com a Constituição Federal e as Convenções que o Brasil segue, pois no seu novo caput o artigo tirou o verbo “será” e substituiu pelo verbo “poderá” em relação ao condutor que se envolver em acidente automobilístico ou for alvo de fiscalização ser submetido a exame de alcoolemia.

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo CONTRAN, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, 2012, s/n).

A Lei 12.760/12, denominada 'nova lei seca' ou de 'tolerância zero' quando se refere ao art. 306 do CTB, crime de embriaguez ao volante, já poderá ser consumado com a condução anormal de veículo automotor por motorista estando com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que cause dependência, não sendo apenas as drogas ilícitas, mas também os fármacos de uso regular e controlado como, psicotrópicos, hipnóticos, indutores de sono, antidepressivos, ansiolíticos, moderadores de apetite, anestésicos.

Ressalta-se que o sujeito com a capacidade psicomotora alterada tem uma perda nas suas faculdades de percepção, autocontrole e reação, tenha ele consumido drogas ilícitas ou ingerido algum tipo de bebida alcoólica e em seguida utilizado o veículo na via.

Nesta perspectiva, a Resolução 432/2013 do CONTRAN, regulamentou a lei 12.760/2012 no qual o agente terá até quatro situações para avaliar a situação de alteração da capacidade psicomotora do condutor, sendo elas: o exame de sangue,

exame de substância psicoativa, teste em etilômetro e verificação de sinais que indiquem a alteração.

Por conseguinte, o crime do artigo 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:

I – exame de sangue que apresente resultado igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue (6 dg/L); II - teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro”; III – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência; IV – sinais de alteração da capacidade psicomotora (BRASIL, 2013, s/n).

Assim, os sinais que alterem a capacidade psicomotora do condutor que o agente da autoridade de trânsito observará estarão relacionados à aparência, sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, odor de álcool no hálito, agressividade, arrogância, exaltação, se o condutor tem ideia de onde está, lembra dos atos cometidos; podendo ter o auxílio de testemunhas e vídeos, que possam reforçar a análise realizada pelo agente em relação a esse conjunto de sinais que fundamente a condução do motorista para a delegacia.

Já a infração administrativa do artigo 165 do CTB será caracterizada por:

I – exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue; II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I; III – sinais de alteração da capacidade psicomotora (BRASIL, 2012, s/n).

Ressalvo que se o condutor se recusar a ser submetido em uma das situações descritas na Resolução do CONTRAN 432/2013, serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas do artigo 165 do CTB, sem descartar a incidência do crime 306 do CTB, caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora, no qual poderão ser verificados por médico perito através de exame clínico ou pelo agente da autoridade de trânsito através de um relatório de constatação confeccionado pelo mesmo.

Art. 165 (CTB). Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses (BRASIL, 2013, s/n).

Dessa forma a infração administrativa do Código de Trânsito Brasileiro passou a ter uma sanção mais rigorosa em relação aos condutores que insistem em assumir o volante de seus veículos após consumirem bebida alcoólica, sendo fundamentais as políticas preventivas por parte dos governantes para orientar a sociedade em relação a esse delito, no qual poderá ser evitado com orientações constantes e o emprego de blitz educativas, distribuição de cartilhas de prevenção em estabelecimentos de venda de bebida alcoólica, palestras em centros educativos aos futuros condutores.

Por outro lado, o Anexo II, da Resolução 432/2013 aponta os elementos que devem ser considerados para a alteração da capacidade psicomotora, classificado em 5 grupos:

- I – Quanto à aparência, se o condutor apresenta: sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordens nas vestes e odor no álcool no hálito;
- II – Quanto a atitude, se o condutor apresenta: agressividade, arrogância, exaltação, ironia, se estar falante ou se apresenta dispersão;
- III – Quanto a orientação, se o condutor: sabe onde está, sabe a data e a hora;
- IV – Quanto à memória, se o condutor: sabe seu endereço e lembra dos atos cometidos;
- V – Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta: dificuldade no equilíbrio, fala alterada (BRASIL, 2013, s/n).

É importante atentar que na atual configuração do delito de embriaguez ao volante basta que a capacidade psicomotora esteja alterada, no qual os sinais mencionados acima, Anexo II tenha sustentação para a prova do crime.

A condução anormal do veículo por motorista em virtude de estar sob influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa, vai de encontro às normas de segurança no trânsito, uma vez que estará sendo configurado o delito de embriaguez, razão pela qual o legislador ampliou os recursos técnicos através da Lei 12.760/12, oferecendo ao agente de trânsito que analise se o motorista pratica

manobras arriscadas, atestando assim, a alteração da capacidade psicomotora na direção de veículo.

Uma das formas de alterar a capacidade psicomotora é a embriaguez, pois os reflexos da pessoa ficam comprometidos, como a sua concentração, a linguagem, a percepção, a coordenação motora, deixando desta forma, o condutor do veículo incapaz de transitar nas vias.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A nova política de “tolerância zero” em relação a embriaguez no trânsito coloca o Brasil frente a uma legislação rigorosa diante dos usuários de veículos que descumprem normas relacionadas com o consumo de bebida alcoólica e causam tragédias, porém outros acidentes são causados não só pela embriaguez, mas devido as condições das estradas em que circulam diariamente milhares de veículos, além das condições mecânicas dos mesmos por falta de manutenção, excesso no limite de velocidade colocando em risco a integridade física do condutor e dos outros usuários da rodovia.

Apesar de alguns especialistas e estudiosos na área de legislação de trânsito possuir uma visão que o endurecimento, a rigorosidade, na Lei 12.760/2012 continua a desrespeitar os direitos constitucionais do cidadão e que ela conduz a uma aplicação populista, avalia-se que a nova lei oferece um maior suporte interpretativo aos agentes fiscalizadores, principalmente em relação aos artigos 165 e 306, ambos do Código de Trânsito Brasileiro, pois dá a oportunidade de forma dinâmica ao agente de trânsito conduzir a autoridade policial o infrator que esteja sob efeito de álcool e não queira realizar os exames oferecidos.

Com as recentes mudanças no Código de Trânsito Brasileiro e a devida sanção da nova Lei Seca de nº 12.760/2012, regulamentada pela Resolução 432/2013, em relação à embriaguez no trânsito, tem-se a convicção que os legisladores estão no caminho certo para diminuir o número considerado de acidentes automobilísticos que vem todos os dias vitimando milhares de brasileiros nas mais diversas rodovias do país.

A maior parte destes acidentes são causados por motoristas imprudentes e irresponsáveis que ainda continuam assumindo o volante de seus veículos em completo estado de embriaguez e desafiando as autoridades do Estado e uma legislação eficaz, colocando em risco diário suas próprias vidas e integridade física como a de milhares de pessoas inocentes.

Sustentam-se na teoria de que não são obrigados a construir provas em seu desfavor, mas as constantes mudanças em relação a esse tema, nos últimos anos, vêm demonstrando empenho e compromisso pelos governantes para inverter esse quadro estatístico, em que não será enfrentado apenas com a aplicação da lei, mas com políticas nacionais de prevenção, campanhas educativas periódicas nos mais diversos segmentos sociais e acesso a mídia, blitz constantes em rodovias na fiscalização aos condutores embriagados, principalmente nos finais de semana, dessa forma conseguiremos trazer uma sensação de segurança e tranquilidade aos cidadãos que estão diariamente circulando nas vias do país.



## REFERÊNCIAS

ABDETRAN – Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. **Impacto do uso de álcool e outras drogas vítimas de acidentes de trânsito**. Brasília, 1997.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Trânsito: reflexões Jurídicas**. São Paulo, Editora Letras Jurídicas, 2009.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994/1941 – **Código Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 14 jul. 2013.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 88.777/1983 – **Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200)**. Disponível em: <[http://planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto/D8877.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/D8877.htm)>. Acesso em 12 ago. 2009.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 237/1967 – **Código Nacional de Trânsito**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0237.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0237.htm)>. Acesso em 14 jul. 2013.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 62.127/1968 – **Código Nacional de Trânsito**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/D62127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm)>. Acesso em 14 jul. 2013.

\_\_\_\_\_. Lei nº 5.172/1966. **Código Tributário Nacional**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L5172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5172.htm)>. Acesso em 16 ago. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.503/1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/web/codigos/transito/cnt00001.htm#E13E1>>. Acesso em 05 out. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.750/2008. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm)>. Acesso em 14 jul. 2013.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.760/2012. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm)>. Acesso em 14 jul. 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Coordenação Geral de Informatização e Estatística. **Anuário Estatístico de DENATRAN - RENAEST 2006 – Resumo dos anos anteriores – Brasil**. Quadro 45. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em 15 out. 2009.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Coordenação de Infraestrutura Rodoviária. **Número de acidentes por tipo e gravidade – ano 2008**. Quadro 0102. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br>>. Acesso em 15 out. 2009.

DENATRAN. **Estatísticas**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso 19 jun. 2013.

JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito**: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997). 8ª edição, São Paulo: Saraiva, 2009.

LIMA, José Ricardo Rocha Cintra. **Sistema Nacional de Trânsito – um estudo histórico**. Disponível em: <http://www.transitobrasil.com.br>>. Acesso em 04 nov. 2009.

MARCÃO, Renato. **Embriaguez ao Volante, uma análise do novo art. 306, caput da lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Revista Jus Vigilantibus, 2011.

MENEZES, Cynthia Cibelle Pacheco de. **Violência no trânsito – bebida alcoólica**. Disponível em: <<http://www.viajus.com.br>>. Acesso em 22 out. 2009.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPD/EDUSP. 1988.

SANTIAGO, Edna de Farias. Alcoolemia em vítimas fatais de acidentes de trânsito no Rio Grande do Norte empregando cromatografia em fase gasosa – *head space*. **Aspectos sociais, econômicos e legais relacionados ao consumo de bebida alcoólica**. P.32-36, 2008. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Ciências Farmacêuticas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

VIEIRA, Tiago Augusto. **A Intervenção Policial Militar diante da embriaguez ao volante**. 2006. Monografia – Diretoria de Instrução e ensino da Polícia Militar de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9047&p=2>>. Acesso em: 15 ago. 2009.