

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

GUSTAVO BRINSKI

ÁLCOOL E DIREÇÃO: PROPOSTA DE CONTENÇÃO DE ACIDENTES

LAPA
2011

GUSTAVO BRINSKI

ÁLCOOL E DIREÇÃO: PROPOSTA DE CONTENÇÃO DE ACIDENTES

PROJETO TÉCNICO apresentado à
Universidade Federal do Paraná como requisito
parcial para obtenção do título de Especialista
em Gestão Pública.

Orientadora: Prof.^a: Jane Mendes Ferreira

LAPA
2011

GUSTAVO BRINSKI

ÁLCOOL E DIREÇÃO: PROPOSTA DE CONTENÇÃO DE ACIDENTES

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública pela Universidade Federal do Paraná.

LAPA - PR, ____ de _____ de 2011.

Jane Mendes Ferreira – Orientadora
Professora Orientadora

2º Componente da Banca Examinadora

3º Componente da Banca Examinadora

LAPA
2011

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	4
1.2 JUSTIFICATIVA PRÁTICA E TEÓRICA	6
2 REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA	9
2.1 O AUTOMÓVEL, O ACIDENTE E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	9
2.2 CARACTERÍSTICAS DA EMBRIAGUEZ.....	12
2.3 ASPECTOS LEGAIS DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE.....	15
2.4 DA COMPETÊNCIA DO POLICIAL RODOVIÁRIO NO FLAGRANTE DO CONDUTOR EMBRIAGADO	21
3 METODOLOGIA	25
4 A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA – BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA	26
4.1 DESCRIÇÃO GERAL DA UNIDADE POLICIAL MILITAR.....	26
4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO PROBLEMA – O FUNCIONAMENTO DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA.....	28
5 PROPOSTA	33
5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA	33
5.2 PLANO DE IMPLANTAÇÃO.....	344
5.3 RECURSOS.....	38
5.4 RESULTADOS ESPERADOS.....	38
5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO- CORRETIVAS	39
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
7 REFERÊNCIAS	42

1 INTRODUÇÃO

Diariamente a mídia apresenta pelo menos uma matéria que trata de violência no trânsito. No Brasil, os sinistros envolvendo veículos tem sido alvo de constantes críticas da sociedade em geral.

Estudo sobre o impacto dos acidentes de carro para a saúde realizado pela Organização Mundial da Saúde – OMS e divulgados pela Associação dos Ciclistas da Grande Florianópolis, no ano de 2009 o Brasil posicionava-se no mundo, como o quinto país com maior número de mortes no trânsito. O estudo ainda revela que em 2009, no mundo houve 35,1 mil mortes por acidente de trânsito (SANTA CATARINA 2009).

Estes dados demonstram a necessidade de se reforçar as ações preventivas e repressivas no combate às causas que contribuem para a ocorrência de acidentes de trânsito. Entre estas causas pode-se citar a embriaguez como fator diretamente associado às ocorrências de acidentes de trânsito nos perímetros urbanos e nas rodovias.

Segundo o Parecer n. 005/2008 do Centro de Apoio Operacional Criminal, a condução de veículo automotor por indivíduo embriagado é apontada como uma das mais graves causas dos acidentes de trânsito ocorridos no Brasil, a violência do trânsito é atribuída por consenso entre as autoridades públicas que trabalham no trânsito, aos motoristas embriagados que fazem dos seus veículos armas poderosas para ceifar vidas e trazer transtornos para o coletivo (SANTA CATARINA, 2008).

Na tentativa de mudar este quadro foi sancionada em 23 de setembro de 1997 a Lei 9.503 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, que passou a legislar especificamente sobre o trânsito. Este Código trouxe uma inovação, ao que diz respeito a embriaguez ao volante, visto que é a primeira legislação de trânsito que enquadrou a embriaguez no volante como crime de trânsito, indicando punições administrativas e penais aos condutores embriagados que são flagrados conduzindo veículo automotor em via pública.

Estudos realizados por Duarte et al (2010) apontam que 52% dos brasileiros acima de 18 anos fazem uso de bebida alcoólica, com o agravante que é desta faixa etária em diante que são situados grande parte dos condutores de veículos automotores, conseqüentemente muitos são os motoristas consumidores desta bebida.

Ciente de que a associação do álcool à direção de veículo automotor gera uma combinação de fatores que potencializa a ocorrência de sinistros de trânsito, entende-se

como necessário que esta praxe deixe de ser algo presente no cotidiano das rodovias brasileiras.

Na intenção de combater com maior intensidade a embriaguez no volante, recentemente foi editada a Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008, que veio para os normativos do CTB, dedicando-se essencialmente as questões relacionadas com a embriaguez dos condutores de veículos automotores. Seus normativos determinam certas especificidades na autuação das infrações de trânsito que está a exigir dos agentes públicos, essencialmente do policial rodoviário, um trabalho mais atento para que a lei seja eficazmente aplicada e aptidão para que seja atingido o objetivo principal dos legisladores que é o de combater ostensivamente a condução de veículos automotores por motoristas que não estão em perfeitas condições físicas e psicológicas de dirigir, essencialmente pelo uso de drogas e bebidas.

Com o sancionamento desta nova lei, almejam as autoridades governamentais e legisladores destruir uma das causas de maior expressividade do acidente do trânsito que é a condução do veículo por motorista embriagado. No entanto, vários fatores têm contribuído para inibir as autuações neste sentido, ora são invocados direitos constitucionalmente assegurados como a liberdade de ir e vir, ou não ser obrigado alguém a produzir prova contra si mesmo, ou ainda falta de condições estruturais para o policial rodoviário interpelar o motorista embriagado.

Assim, refletindo sobre as limitações do policial rodoviário levantou-se como problemática: por meio da Lei 11.705/2008 quais seriam as competências da autoridade policial em combater a embriaguez?

Sob este contexto, e para nortear a pesquisa de forma a alcançar tal responder tal questionamento, foi estabelecido como objetivo geral: propor melhorias nas ações da Polícia Rodoviária Estadual para o combate a embriaguez ao volante.

A consecução do objetivo geral requereu algumas ações, que foram expressas pelos seguintes objetivos específicos: traçar uma retrospectiva relacionando a inserção do automóvel na sociedade brasileira com as leis de trânsito; delinear os efeitos nocivos que a embriaguez traz para o trânsito; descrever ações fiscalizadoras da Polícia Rodoviária para dirimir a embriaguez ao volante; apontar os entraves legais para a realização de testes de alcoolemia; propor ações estratégicas da Polícia Rodoviária Estadual para o controle e diminuição da violência no trânsito envolvendo condutores embriagados.

1.2 JUSTIFICATIVA PRÁTICA E TEÓRICA

A principal justificativa para coibir acidentes de trânsito é a preservação da vida, pois a morte das pessoas traz para a família danos emocionais irreparáveis, além disso, as mortes ou lesões por acidente de trânsito oneram sensivelmente os cofres públicos. O Ministério dos Transportes através do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT e dos serviços de consultoria para assessoria técnica na área de custos de acidentes realizou um estudo no ano de 2004 apontando que um milhão de pessoas perde a vida anualmente no trânsito. Deste montante, o Brasil é responsável por cerca de 30 mil mortes, gerando um custo de aproximadamente R\$ 20 bilhões de reais, orçado em 1,0% do PIB Nacional (DNIT, 2004, p. 6).

Este mesmo estudo do DNIT mostrou os custos de acidentes de trânsito nas rodovias federais referentes ao ano de 2004 são da ordem de R\$ 374.811,00 para as mortes; R\$ 90.780,00 para os feridos e R\$ 6.188 para acidentes sem vítimas.

O Relatório do Ministério dos Transportes apresenta que o total gasto no ano de 2004 com 94.166 acidentes nas rodovias federais foram de aproximadamente 4,8 bilhões de reais, valor este que corrigido pelos índices da caderneta de poupança disponibilizados pelo Banco Central do Brasil (BCB, 2011) equivale a aproximadamente 8,2 bilhões de reais em custos de acidentes, pontuando-se que estes valores seriam se fosse o mesmo número de acidentes, porém considerando que a frota que circulava no ano de 2004 é bem menor que a frota de 2011, desde que a frota de veículos neste lapso aumentou consideravelmente conforme será relatado adiante, e que estes valores são pertinentes apenas às rodovias federais, estão excluídos os custos das vias estaduais e dos acidentes em vias urbanas.

Em relação ao Estado do Paraná, a projeção dos custos corrigidos para o ano de 2010 e associando-os à quantidade de acidentes atendidos nas rodovias estaduais do Paraná pelo Batalhão de Polícia Rodoviária, no ano de 2010, constata-se o valor de R\$ 634.663,00 de custo por acidente com morte; R\$ 153.716 com feridos e R\$ 10.478 sem vítimas (BPRv, 2011).

Totalizando os dados nota-se que no ano de 2010, nas rodovias do Estado do Paraná aconteceram 11.780 acidentes os quais resultaram aos cofres públicos o débito de aproximadamente 2 bilhões de reais já reajustados e baseados nos custos calculados pelo Ministério dos Transportes em seu estudo realizado no ano de 2004 referente as rodovias federais (DNIT, 2004).

Lelis (2010, p. 1) em análise sobre a educação do trânsito apresenta outros números que justificam a preocupação com o trânsito rodoviário,

No Brasil houve 57.116 mortes no ano de 2008 enquanto que nos Estados Unidos e na União Européia atingiram os respectivos 37.261 e 38.876. Em setembro de 2009 “a Holanda ficou com o menor coeficiente de mortalidade do trânsito por população no mundo em 2008, ano em que alcançou uma taxa de 4,1 mortes a cada 100.000 habitantes.” Comparando esse número com o do Brasil o resultado é assustador. “O coeficiente de mortalidade do país é de 30,1 para cada 100.000 habitantes.

Estes dados são confirmados em estudos técnicos científicos como os realizados pela OMS (2011) que apontam 1,2 milhões de pessoas que morrem anualmente em acidentes de trânsito em função do consumo de álcool. No Portal do Trânsito Brasileiro está descrito que em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez.

Vários são os órgãos públicos e particulares que fornecem dados e índices sobre os prejuízos tanto financeiros quanto emocionais para a sociedade brasileira, por causa de acidentes de trânsito, que comprovadamente são atribuídos em sua maioria ao fato do condutor do veículo sinistrado estar embriagado.

A solução para esta situação seria encontrada em ações de prevenção de acidentes que possam reduzir custos e preservar vidas. Considerando que estas ações podem ser promovidas pelo policial rodoviário que representa o agente público especificamente destacado para trabalhar no trânsito, resta apontar a justificativa teórica que mostra a razão de estudos serem realizados para que haja eficazmente aplicação da lei que coíbe a embriaguez no trânsito.

Esta justificativa teórica encontra-se na constatação de que o consumo de álcool por parte da população é socialmente aceita e legalizada, mesmo sendo uma droga com efeitos nocivos ao organismo acaba não sendo vista como tal. Segundo Duarte et al (2010), 52% dos brasileiros acima de 18 anos fazem uso de bebida alcoólica, conseqüentemente grande é o número de motoristas que se embriagam considerando que é a partir desta faixa etária que se adquire a autorização para dirigir. Além do mais, é sabido que a associação do álcool à direção de veículo automotor gera uma combinação de fatores que potencializa a ocorrência de sinistros de trânsito.

A Lei 11.705/2008 tem encontrado entraves para ser devidamente aplicada, porque para os motoristas embriagados enquadrarem-se devidamente aos seus normativos para serem sancionados, são invocados os direitos assegurados

constitucionalmente da liberdade de ir e vir e de ninguém ser obrigado a produzir provas.

Houve uma lacuna na lei que não invocou a primazia da preservação da vida e, portanto, entende-se que a desculpa jurídica de que os condutores não são obrigados a realizar os testes de alcoolemia deve ser revista pelos estudiosos do trânsito, inclusive propondo ações estratégicas que assegure o direito da coletividade em trafegar em rodovias seguras e que este direito seja posto à frente do direito individual do condutor em se negar a realizar testes de alcoolemia. A Lei regulamentando para que alguém adquira a habilitação para conduzir veículo automotor em via pública, deve exigir a contraprestação de que o mesmo dirija sóbrio, sem causar danos, acidentes, mortes e custos aos cofres públicos.

A realização do presente trabalho foi estruturada em quatro segmentos, sendo o primeiro a presente introdução, o segundo apresentou a fundamentação teórica que deu respaldo para que a proposta estabelecida no encaminhamento metodológico apresentado no terceiro segmento tivesse subsídios suficientes para atingir os objetivos propostos. O quarto e último segmento apresentam as conclusões que o autor retirou de sua pesquisa.

2 REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA

Para fundamentar o objetivo geral proposto neste trabalho é necessário recorrer à literatura. Portanto, nesta seção têm-se os itens considerados relevantes para a construção da base que permitirá entender e fundamentar tal objetivo.

2.1 O AUTOMÓVEL, O ACIDENTE E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A chegada do automóvel no Brasil trouxe mudanças na estrutura da sociedade brasileira. As vias urbanas e rodoviárias que eram utilizadas, na maioria por carroças e charretes, com poucos carros transitando eram tranquilas, veículos e pedestres conviviam pacificamente. Contudo, quando as fábricas de automóveis instalaram-se no Brasil e a aquisição de automóvel tornou-se mais acessível à população este quadro foi mudando e trazendo conseqüências graves para a segurança coletiva. O que se tem na verdade, é que atrelado ao desenvolvimento do veículo automotor vem os acidentes de trânsito, como será percebido no relato que segue (PAULA et al, 2010).

Paula et al (2010) citando pesquisa do psicólogo Rozestraten (1986) sobre a relação entre álcool e bebidas, informam que o primeiro acidente do mundo aconteceu nos Estados Unidos no ano de 1891, sendo que 7 anos depois se tem o relato do primeiro acidente cujo motorista estava sob a influência do álcool.

No Brasil a chegada do primeiro veículo aconteceu em 1871, segundo Paula et al (2010, p. 20) era uma máquina barulhenta movida a vapor que acomodava passageiros com as características de um “trem de rua”. Foi somente 15 anos depois que chegou o primeiro veículo movido a motor de combustão interna, considerado como verdadeiro automóvel. Este veículo foi trazido para o Brasil pelo irmão de Alberto Santos Dumont.

Em relação a acidente, o primeiro ocorrido no Brasil foi com o carro de José do Patrocínio, no Rio de Janeiro, que estava sendo dirigido por Olavo Bilac e se chocou com uma árvore, na Estrada Velha da Tijuca. E o primeiro acidente envolvendo ingestão de bebida alcoólica ocorreu 11 anos após a vinda do primeiro veículo a motor, precisamente em 1897, George Smith, motorista de taxi, bateu seu veículo em um edifício. (PAULA et al 2010).

Note-se que o automóvel que a princípio foi idealizado como um *hobby*, como uma ostentação de riqueza, foi com o tempo servindo como imprescindível utilitário de

locomoção. Com o passar do tempo ele foi gradativamente substituindo os outros veículos de locomoção como as charretes, os animais, e passou a ser um utilitário. À medida que entravam automóveis no Brasil, estradas iam sendo construídas para facilitar o acesso de uma cidade à outra e até mesmo internamente nas cidades as ruas passaram a ser pavimentadas para este mesmo fim (PAULA et al 2010).

No início do século XX, o veículo automotor era um luxo de poucos, as pessoas não sentiam necessidade de usá-lo, o transporte geralmente era feito por bondes, sendo raros os que se davam ao luxo de ostentação de possuir um automóvel. Womack et al (2002) comentam que nesta época o veículo automotor só era de propriedade de uma elite abastada econômica e culturalmente, que possuíam como esporte nobre e chique. Ser proprietário de um automóvel era uma inovação na época.

Com a chegada da indústria Ford no Brasil que veio com a intenção de popularizar o automóvel, somando-se algumas décadas depois, à política expansiva de Juscelino Kubitschek em industrializar o país e construir estradas para facilitar o acesso às cidades brasileiras houve um *boom* na aquisição de automóveis, que gradativamente já vinham perdendo o *status* de hobby e de luxo, e ganhando a condição de utilitário e até mesmo uma necessidade para as famílias brasileiras (LARICA, 2003).

Em 1904 haviam 84 veículos registrados na Inspetoria de Veículos, que passou em 1920 a ser de 30 mil unidades e a partir da chegada da Indústria Ford que foi em 1919, o aumento de automóveis nas estradas brasileiras foi considerável, em 1930 foram registrados 250 mil veículos, uma frota composta por automóveis de passeio para uso urbano, caminhões leves e ônibus. A padronização e racionalização na indústria dos veículos automotores contribuíram para que a fabricação destes veículos tivesse menor custo e conseqüente menor valor de venda e com isso possibilitando maior número de pessoas em condição de comprar, extrapolando a esfera social de grande poder aquisitivo. Por outro lado o raio de ocupação das áreas metropolitanas passou a ultrapassar 40 km, já que as estradas estavam sendo preparadas para facilitar o trânsito do veículo automotor (LARICA, 2003).

A abertura dada às indústrias de automóvel pelo governo Juscelino Kubitschek aumentou os tipos de veículos automotores. Carros, camionetes, caminhões, ônibus modernizados, foram ocupando cada vez em maior escala as estradas de rodagem que também iam sendo gradativamente cada vez mais extensas, seguindo o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (LARICA, 2003).

Larica (2003) ainda explica que com o fim da Segunda Guerra Mundial, houve uma onda de consumo intensa em quase todos os países aliados que saíram vencedores. Muitas mudanças sociais foram percebidas, entre elas a busca incessante das famílias possuírem seu próprio veículo automotor de locomoção. Desde então, a indústria automobilística tornou-se uma fonte inesgotável de vendas de veículos automotores. Hoje, a frota que roda nas estradas brasileiras, segundo dados do DENATRAN (2011) registra 67.545.237 veículos, número que por si só justifica o problema de elevado índice de acidentes de trânsito.

Na publicação do trabalho Saúde Brasil 2006 divulgado pela OMS, revela que o aumento da mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil no período de 1980 a 1997 mostrou uma tendência esperada de elevação das taxas de acidentes de trânsito de forma concomitante com o aumento da frota de veículos. No Brasil houve um aumento considerável de acidentes de trânsito desde 1960. A evolução de taxas de mortalidade oscilou em 18,6 por 100 mil habitantes em 1980; crescendo em 1986 para 23,7; houve uma queda para 18,6 em 1992; ascendendo novamente para 22,5 em 1997; e uma nova queda até 2000 para 18,6; ascendendo para 19,5 em 2004. Esta oscilação, segundo consta nos comentários da OMS pode estar relacionada à implantação do Código Brasileiro de Trânsito e a todos os seus desdobramentos, como os novos valores das multas, o sistema de pontuação nas carteiras de motorista, etc. (BRASIL, 2007).

Nota-se que os acidentes de trânsito caracterizam-se como problema de expressiva gravidade para a sociedade no momento, vários tem sido os estudos científicos para diminuir as ocorrências, buscando inclusive detectar a causa. Entre estes estudos pode-se citar o trabalho realizado pelo Psicólogo Reinier Rozestraten (1988), que preocupado com as conseqüências, realizou pesquisa que revelou em 1988 um índice de 50% dos acidentes de trânsito ligado ao consumo de álcool (Paula et al 2010).

Considerando que estes índices promovem problemas de ordem social e econômica para o país, o psicólogo indica a necessidade de haver uma rígida fiscalização de trânsito, considerando que as leis só têm eficácia se houver um apoio intensivo de fiscalização. Para ele, é importante assegurar aos brasileiros que "as leis de Trânsito não são imposições autoritárias." (ROZESTRATEN, 1986 *apud* PAULA; et al, 2010, p. 22).

Observa-se que os governantes buscaram dar segurança no trânsito logo que as frotas de veículos começaram a aumentar no Brasil, já no início do século XX, mais precisamente no dia 27 de outubro de 1910 (treze anos depois do primeiro acidente

ocorrido no Brasil), foi editado o Decreto n. 8.324 que veio para regulamentar o serviço de transportes de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis. (BRASIL, 2010)

Confirma-se pela edição deste decreto e muitos outros diplomas legais que se seguiram para reformar ou substituir os regulamentos para o trânsito, a relação entre a chegada e evolução do automóvel no Brasil e os acidentes de trânsito. Nestas reformas a preocupação com a embriaguez no volante ainda era incipiente. No entanto, em outras nações já estava havendo intenso movimento legislativo para penalizar o condutor embriagado, porque já vários estudos realizados por órgãos públicos e privados apontavam a ingestão do álcool pelos motoristas, como uma das maiores causas para acontecer o acidente de trânsito.

Enquanto no Brasil, o que se percebia é que em todo decreto editado para regulamentar o trânsito havia implícito o cuidado para com os acidentes, tratando o legislador de impor regras para habilitação e para o respeito nas rodovias. Até os dias atuais, a sociedade brasileira passou por profundas e significativas transformações, culminando com o Código de Trânsito promulgado no ano de 1997 e dividido em 20 capítulos, dispostos em 340 artigos. Atualmente a legislação sobre trânsito consta de 389 resoluções, 113 deliberações e muitas portarias, sendo 629 editadas somente ao ano de 2011. Toda esta legislação demonstra a preocupação do poder público e dos legisladores com esta matéria. (DENATRAN, 2011)

Essas resoluções e portarias ainda não tratavam a embriaguez como um problema específico a ser penalizado com todo o rigor da gravidade com que hoje é considerada. Por muitos anos a conduta de embriaguez ao volante foi tratada apenas como um crime comum, recepcionada pelo Código Penal de 1940 como uma contravenção penal. Somente com o advento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB houve menção nos normativos sobre a conduta de dirigir embriagado como infração de trânsito e crime.

O debate, a partir de então foi acirrado entre os legisladores sobre o tema embriaguez ao volante, houve projetos invocando maior rigor nas sanções existentes no CTB. O resultado destes debates culminou na edição da Lei 11.705/2008 que tratou exclusivamente da penalização por motivo da embriaguez no volante.

2.2 CARACTERÍSTICAS DA EMBRIAGUEZ

O álcool é reconhecidamente uma droga que altera o funcionamento do organismo do ser humano, mas mesmo assim é a droga mais ingerida em todo o mundo,

ainda que seus usuários não tenham noção exata de seus malefícios. Segundo Bouer (2004, p. 58), o álcool “é a substância que age como depressor do sistema nervoso.” Seus efeitos prejudicam sobremaneira todo o funcionamento do organismo humano. Após a ingestão do álcool 20% passam pela parede do estômago e daí passa para corrente sanguínea. O restante (80%) vai diretamente para o estômago para o intestino delgado quando são absorvidos pela corrente sanguínea.

Laiber (1997, p. 520) explica que o álcool, afeta todo o sistema nervoso central, agindo semelhante ao anestésico, fazendo com que aquele que ingeriu álcool tenha uma fala arrastada, coordenação motora prejudicada, incoerência no humor, alguns ficam muito alegres, outros mais contidos, alguns ficam eufóricos, outros mais comedidos. “Em níveis elevados de intoxicação, o humor tende a ficar instável com euforia e melancolia, agressão e submissão.” Estas oscilações contribuem para que o “desempenho intelectual e motor e a discriminação sensitiva fiquem prejudicados”.

Mascarenhas et al (2009) complementa esta colocação afirmando que “dentre as alterações neurofisiológicas mais comuns, citam-se a desinibição comportamental, comprometimento cognitivo, diminuição da atenção, piora da capacidade de julgamento e diminuição da coordenação motora”.

Após atingir a corrente sanguínea, o organismo passa para o estado de embriaguez. Passagli (2011, p. 7) esclarece que “o álcool é metabolizado no organismo a uma velocidade em torno de 0,2 gramas por quilo peso por hora.” A partir do momento que a pessoa passe a sentir escassa sua habilidade de percepção, pode-se considerar que já está em estado de embriaguez. Explica ainda que a composição química do álcool intoxica as pessoas inebriando seus sentidos, atacando sua coordenação motora e sua consciência. Causa sensação de leveza, tonturas, enjôos, diminui os instintos de profundidade e torna lenta a sua reação, isto é bastante sentido quando dirigem veículos automotores.

Mattedi (2005, p. 3) expõe a definição de embriaguez nos termos da explicação da Organização Mundial de Saúde da ONU – OMS, que diz: ser a embriaguez “toda forma de ingestão de álcool que excede ao consumo tradicional, aos hábitos sociais, quaisquer que sejam os fatores etiológicos responsáveis e qualquer que seja a origem desses fatores”.

Contrariamente ao que se pensa o grau de tolerância para verificar o estado de embriaguez não está diretamente ligado à quantidade de ingestão, Benfica (2003) explicam que a classificação depende não somente do teor de álcool no sangue, mas

principalmente do grau de tolerância individual, já que os efeitos sentidos pela ingestão de álcool dependem de muitos fatores, tais como idade, pesos, nutrição, estados patológicos associados e habitualidade, portanto “não existe uma regra fixa para afirmar qual a espécie ou quantidade de bebida que origina um teor determinado de álcool no sangue”.

Para melhor aplicar os efeitos legais que a embriaguez traz para o trânsito a Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo analisou os efeitos do álcool em um indivíduo com 70 kg de peso, chegando aos resultados expostos na Tabela 1.

Tabela 1 – Efeitos do álcool

DOS E (g/l)	EQUIVALENTE	EFEITOS
0,2 a 0,3	1 copo cerveja, 1 cálice peq. vinho, 1 dose uísque ou de outra bebida destilada	As funções mentais começam a ficar comprometidas. Percepção de distância e velocidade é prejudicada.
0,31 a 0,5	2 copos cerveja, 1 cálice grande de vinho, 2 doses de bebida destilada	O grau de vigilância diminui, assim como o campo visual. O controle cerebral relaxa, dando a sensação de calma e satisfação.
0,51 a 0,8	3 ou 4 copos de cerveja, 3 copos de vinho, 3 doses de uísque	Reflexos retardados, dificuldades de adaptação da visão a diferenças de luminosidade; e tendência à agressividade.
0,81 a 1,5	Grandes quantidades de bebida alcoólica	Dificuldades de controlar automóveis; incapacidade de concentração e falhas de coordenação neuromuscular.
1,51 a 2	Grandes quantidades de bebida alcoólica	Embriaguez, torpor alcoólico, dupla visão.
2,1 a 5	Grandes quantidades de bebida alcoólica	Embriaguez profunda.
> 5	Grandes quantidades de bebida alcoólica	Coma alcoólico.

Fonte: São Paulo (2011)

Ainda que estes efeitos sejam resultados de estudos científicos e comprovados pela medicina, o álcool é uma substância usada em todos os países para comemorações festivas e também em momentos de sofrimento. Usado nos ambientes sociais com o aval da lei e da maioria das pessoas, não é tratado como uma droga. Verificou-se neste estudo que suas conseqüências no corpo humano são variadas e todas com efeitos que retiram a

percepção motora das pessoas alcoolizadas, fato comprovado quando estudos apontam o perigo da pessoa que ingere álcool conduzir veículo automotor.

2.3 ASPECTOS LEGAIS DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Para condução de veículo automotor é necessário que o motorista esteja inteiramente concentrado, imbuído de todas as suas funções mentais e físicas. Conforme ensinam Mascarenhas et al (2009), a ingestão de apenas um copo de bebida alcoólica atua diretamente nestas funções, diminuindo a percepção de distância da pessoa que conduz o veículo automotor. Por isto, o cuidado que se deve ter, pois o comprometimento destas funções é suficiente para aumentar o risco de acidente, principalmente em rodovias onde os veículos trafegam em velocidades mais altas.

Mascarenhas et al (2009, p. 24) dizem que “o comportamento de dirigir alcoolizado representa uma das principais consequências do uso inadequado de bebidas alcoólicas”.

A embriaguez no volante, em meados do século passado passou a ser tema cada vez mais preocupante para os órgãos públicos e para os legisladores. Antes haviam algumas leis esparsas tratando da embriaguez como crime de contravenção penal, mas nada específico que tivesse relevância para combater efetivamente a prática de rodar pelas estradas com veículo automotor embriagado. Paula et al (2010, p. 22) citando Vasconcelos (2006), informam que “no Brasil, os acidentes começaram a ser vistos como um problema para a sociedade a partir dos anos 70, como resultado de um processo de dependência do transporte humano e de mercadorias pelas estradas e rodovias.”

Por ocasião da edição do primeiro Código Nacional de Trânsito (1941) foi criado o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelecia regras para os veículos automotores e sua circulação, além de penalizações aos motoristas que infringissem quaisquer normas. Quanto à embriaguez houve dispositivos específicos (artigo. 127, item 55) para instituir multas pertinentes à embriaguez ao volante, configurada como uma infração, mas ainda não vista como matéria penal. No mesmo ano (1941), a Lei de Contravenções Penais também é assegurada pelo Decreto n. 3.688/41, nela a infração de embriaguez no momento da condução de um veículo já é colocada como crime, devendo o motorista ser preso (pena = 15 dias a três meses). É o denominado “crime de dirigir veículo expondo perigo à segurança alheia” (artigo 34 da LCP), incluindo qualquer tipo de veículo, inclusive os náuticos (JUSBRASIL, 2009).

Em 1997 foi deliberada a Lei 9.503 - Código de Trânsito Brasileiro – CTB, vigente até hoje, tratando das novas normas e regulamentos de trânsito. Neste Código são estabelecidas condutas, sinalização, registro de veículos, habilitações, além da determinação de penalidade, infrações, medidas administrativas e crimes praticados pelos motoristas, bem como a definição de resoluções e portarias na esfera federal e estadual (JUSBRASIL, 2009).

No CTB há um capítulo que trata especificamente dos crimes de trânsito, reservado do artigo 291 ao 312, para tratar do crime no trânsito, inclusive do crime de embriaguez (artigo. 306), que agora não é mais tratado de forma genérica como fora até então pela Lei de Contravenções Penais (VARGAS, 2009).

Para Vargas (2009, p. 43), “a redação original do artigo 306 prevaleceu até o ano de 2006, quando passou por sua primeira alteração, por meio da Lei 11.275/06, que tornou, de certo modo, mais fácil a aplicação na norma no caso concreto”. A alteração desta lei no CTB ao que se refere à embriaguez de motoristas especificou com maior precisão a punição por dirigir embriagado, por exemplo: determinando o nível de álcool por litro de sangue (superior a 6 decigramas); a infração administrativa seria aplicada, sendo a infração penal tipificada independente da quantia sendo apenas necessário grau etílico do condutor e a associação ao dano potencial.

Em 19 de junho de 2008 foi promulgada a Lei 11.705/2008 conhecida como Lei Seca, que recepcionou inicialmente a embriaguez como infração de trânsito conforme o artigo. 165 que tinha a seguinte redação original no Código de Trânsito – CTB, “dirigir sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”. A nova lei trouxe algumas mudanças para a aplicação dos artigos 165, 276 e 277 pela autoridade de trânsito e seus agentes. Na nova redação dos artigos 165 e 276 do CTB constam as seguintes alterações,

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

Art. 276 Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código. (BRASIL, 2011)

Ficou inovado expressamente que o único teor de álcool admitido ao condutor de veículo automotor que estiver trafegando em via pública é o correspondente a zero. Desta

forma qualquer condutor que realize a ingestão de bebida alcoólica e passe a conduzir um veículo automotor estará cometendo tal infração administrativa.

Em relação ao artigo 277 do CTB, a nova lei não alterou o *caput*, mas modificou seus parágrafos e acrescentou mais o terceiro, ficando assim a redação,

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.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (grifo nosso) (BRASIL, 2011).

Com esta redação do § 2º do artigo 277 inovou-se a possibilidade do agente de trânsito lavrar o auto de infração sem o teste de alcoolemia, baseado apenas nos sinais notórios de embriaguez. O acréscimo do §3º foi a grande novidade do legislador nesta Lei por expressar a possibilidade ao condutor de se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos pelo artigo 277. O interessante neste texto legal é que o legislador também previu uma penalização do condutor que se recusar aos procedimentos.

A penalidade a ser aplicada ao condutor será a prevista no artigo 165 do CTB, já alterado pela Lei 11.705/2008, que é a de multa, com fator multiplicador de cinco vezes, totalizando o valor de R\$ 957,70 e suspensão do direito de dirigir por doze meses.

Ressalte-se que a recusa é admitida pela Lei 11.705/2008, porém administrativamente e não penalmente, o condutor será autuado pelo artigo 165 por ter se recusado a realizar o teste. O agente autuador deve referenciar tal recusa no campo de observação do auto de infração de forma expressa, afirmando que o motorista está sendo autuado pela recusa.

Com esta previsão o legislador acabou por admitir a recusa da realização do teste ou procedimentos em geral, abarcando o princípio constitucional de que *“ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo”*. Em contrapartida, previu uma penalidade administrativa a quem se valer desta recusa para se eximir da realização dos procedimentos.

O Código de Trânsito trata da embriaguez em duas esferas. A administrativa, através da autuação de trânsito pela infração do artigo 165 e a penal, baseada no artigo 306 que tipifica esta conduta como crime. A Lei nº. 11.705 de 19 de junho de 2008, também trouxe inovações para o artigo 306, estabelecendo que:

Art. 306 - 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, 2011)

O texto legal é dividido em duas condutas que somadas geram a aplicabilidade da sanção penal. Uma das condutas é a de estar conduzindo o veículo em via pública. O CTB, em suas definições do anexo I só faz referencia a “via”, não apresentando o conceito de “via pública”.

Para o CTB via é superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. Como público pode-se dizer que seriam as vias abertas a circulação em geral e de domínio do Estado. Por exemplo, não se pode dizer que estacionamentos de supermercados, *shopping*, pátios de postos de combustível, estradas dentro de fazendas são vias públicas. Logo, nestes locais o crime não exaure todos seus elementos tipificadores.

A segunda conduta prescrita no crime do artigo 306 expressa a quantia que o condutor deve superar para ser considerado embriagado para fins penais. Igualar ou superar 6 decigramas a concentração de álcool por litro de sangue. Cita ainda a Lei 11.705/2008 a substância psicoativa que determine dependência, porém neste trabalho abordar-se-á apenas a embriaguez por se tratar da principal conduta a se combater.

Ao expressar uma quantia matemática na conduta do delito de embriaguez ao volante o legislador tornou obrigatório aos agentes aplicadores a necessidade de se medir a quantia presente no organismo do condutor para então poder imputar a conduta criminosa.

Por consequência da previsão de quantia no artigo 306 gerou-se uma discussão sobre a possibilidade ou não de se prender alguém que, mesmo aparentando estar embriagado, não realiza o teste e tenta se esquivar da prova material da valoração matemática de álcool em seu sangue através do teste do etilômetro.

Ao ler-se novamente com atenção o § 2º do artigo 277, nota-se que ele prevê que a infração do art. 165 poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção

de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados. Em momento algum este parágrafo faz menção ao artigo 306, dando o entendimento precoce de que somente a infração poderá ser caracterizada por outros meios de prova e não o crime.

Na prática tem-se o cenário de que o condutor embriagado que se recusa a realizar o teste é autuado administrativamente pelo artigo 165, porém por não haver valoração da alcoolemia do condutor, a este não é imputado o delito do artigo 306.

Mesmo havendo jurisprudências que entendem serem aplicáveis outros meios de prova para a tipificação do artigo 306, Gomes (2009, p. 3) esclarece,

Só existem duas formas de se comprovar a quantidade de álcool no sangue: exame de sangue ou bafômetro. Aliás, o bafômetro (etilômetro), a rigor, não mede a quantidade de álcool no sangue, sim, ele mede a quantidade de álcool por litro de ar. [...] Ocorre que ambos exigem uma postura ativa do suspeito e ninguém é obrigado a fazer prova contra si mesmo [...] Errou o legislador. E o grave problema é que os erros legislativos nunca ficam isolados. É um erro atrás do outro. O TJSC (Segunda Câmara, Ap. Criminal n. 3, Seara-SC), tentando corrigir o erro do legislador, passou a dispensar a prova da quantificação do álcool por litro de sangue. Ou seja: dispensou a comprovação de um requisito típico (algo inusitado em toda a história judiciária brasileira). Um erro crasso gerando outro erro crasso! A AGU (Parecer de 20.07.09), no desespero de corrigir o texto legal, emitiu opinião no sentido de que a recusa ao exame do bafômetro gera o crime de desobediência (CP, art. 330). Outro grave erro! Se a recusa ao bafômetro é um direito constitucional e internacional (por força da Convenção Americana de Direitos Humanos, art. 8º, que encontra amparo no art. 5º, 2º, da CF), quem exerce um direito pratica ato lícito e quem pratica ato lícito não comete crime. Não há que se falar no delito de desobediência.

O Decreto n. 6.488, de 19 de junho de 2008, estabeleceu a margem de tolerância para os testes de alcoolemia e a equivalência entre os testes de sangue e de ar alveolar, regulando da seguinte forma,

Art. 1º Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool.

§ 1º As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde.

§ 2º Enquanto não editado o ato de que trata o § 1º, a margem de tolerância será de dois decigramas por litro de sangue para todos os casos. (...)

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. [...] (grifo nosso) (BRASIL, 2011a)

A aferição e a margem de erro dos etilômetros foram disciplinadas pelo Inmetro por meio de sua Portaria n. 06 de 2002, que aprovou o Regulamento Técnico Metrológico, no qual o Ministério da Justiça se baseou para publicar seu Manual de Procedimentos Operacionais (2008) que apresenta tabela de Medição Realizada - MR e Medição Considerada – MC para fins de autuação do artigo 165. A unidade de referência é miligrama de álcool por litro de ar expelido dos pulmões no aparelho etilométrico é exposta na Tabela 2,

Tabela 2 – Valores referenciais para etilômetro

Autuação pela infração				Autuação pela infração e cometimento de crime			
MR mg/l	MC mg/l	Até:	MR mg/l	MC mg/l	Igual ou superior a:	MR mg/l	MC mg/l
0,15	0,11		0,33	0,29		0,34	0,30

Fonte: PARANÁ (2011)

A Lei 11.705 apesar de vozes contrárias tem sido avaliada como algo que trouxe resultados positivos, como é o caso de Duarte et al (2010, p. 18) que apresentam o resultado de um estudo realizado pelo Ministério da Saúde entre o segundo semestre de 2008 e o segundo semestre de 2007 nas capitais brasileiras que revelou redução de 23% no total de internações e de 22,5% das mortes por acidentes de trânsito.

Notícias das mídias televisivas e escritas têm revelado, citando como exemplo a revista Veja (2011) que a sociedade ainda não considera estes índices significativos, mesmo percebendo que a rigorosidade da Lei Seca, bem como a intensificação e maior liberdade de ação para a atuação dos policiais militares na repressão deste delito de trânsito trouxe alguma redução de atendimento a vítimas, o idealizado era que estes índices aproximassem dos 100%.

O esperado era que existisse alguma forma de obrigar o condutor a realizar o teste de alcoolemia, bem como que haja uma integração entre os diversos órgãos de trânsito, segurança e saúde para um melhor controle e captação dos números de acidentes que ocorrem com condutores embriagado.

No item que segue logo após a apresentação dos procedimentos metodológicos, apresentam-se as ações do Batalhão da Polícia Rodoviária do Paraná, seguindo um procedimento metodológico que demonstra o tipo de ações fiscalizadoras e repressoras

que tem sido realizada em obediência à Lei 11.705/2008, pontuando as especificidades das rodovias paranaenses, bem como apontando sugestões que iriam contribuir para melhor eficácia do combate à embriaguez no volante.

2.4 DA COMPETÊNCIA DO POLICIAL RODOVIÁRIO NO FLAGRANTE DO CONDUTOR EMBRIAGADO

De acordo com o Manual de Procedimentos Policiais Rodoviários, o policial tem três formas para flagrar o condutor de veículo automotor nas rodovias estaduais: mediante denúncia; no atendimento do acidente de trânsito e nas fiscalizações da polícia (BPRv, 2008).

A denúncia é feita diretamente ao policial rodoviário, se for pessoalmente pode ser feita em qualquer local em que ele se encontra a serviço, ou nos postos de polícia. Por telefone é disponibilizado o número 198, que é o telefone de emergência do BPRv.

Por ocasião das intervenções em acidente de trânsito, tal flagrante ocorre quando o policial rodoviário constata evidentes sinais de embriaguez nos motoristas envolvidos (BPRv, 2008).

Nas fiscalizações, mais conhecidas como “*blitzes de trânsito*” quando o policial rodoviário faz abordagens e mediante vistorias detecta que os veículos automotores estão sendo conduzidos por condutores embriagados (BPRv, 2011).

Nestas três formas o policial rodoviário mediante suspeita da embriaguez pode interpelar o motorista para realizar o teste de alcoolemia e/ou indiciá-lo em sanção administrativa.

Estas ações são perfeitamente legalizadas e regulamentadas em lei, graças ao poder de polícia concedido ao policial rodoviário pelo Código Tributário Nacional – CTN que em seu artigo 78, assim dispõe,

Art.78 - 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 tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais e coletivos (BRASIL 2011).

Vê-se assim que o policial rodoviário é um ente da administração pública que está investido legalmente para sancionar os motoristas que dirigem veículo automotor.

Para este poder de polícia ser exercido é necessário que o policial rodoviário esteja atuando sob os desígnios de alguma lei, conforme descrito no parágrafo único do artigo 78 do CTN: “(...) desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder” (BRASIL, 2011).

Além deste normativo a Constituição do Estado do Paraná (PARANÁ, 2011), seguiu as determinações da Constituição Federal de 1988 que em seu artigo 144, § 5º prescreve que “às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública”, investindo o policial militar como autoridade para promovê-la. Assim, os artigos 46, 48 e 49 da Constituição Estadual do Paraná, instituíram,

Art. 46. A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida, para a **preservação da ordem pública e incolumidade das pessoas e do patrimônio**, pelos seguintes órgãos: I - Polícia Civil; II - **Polícia Militar**; III - Polícia Científica.

Art. 48. À Polícia Militar, força estadual, instituição permanente e regular, organizada com base na hierarquia e disciplina militares, **cabe a polícia ostensiva, a preservação da ordem pública, a execução de atividades de defesa civil**, prevenção e combate a incêndio, buscas, salvamentos e socorros públicos, **o policiamento de trânsito urbano e rodoviário**, o policiamento ferroviário, de florestas e de mananciais, além de outras formas e funções definidas em lei.

Art. 49. A **Polícia Militar**, comandada por oficial da ativa do último posto do Quadro de Oficiais Policiais Militares, força auxiliar e reserva do Exército, e a Polícia Civil **subordinam-se ao Governador do Estado** e serão regidas por legislação especial, **que definirá suas estruturas, competências, bem como direitos, garantias, deveres e prerrogativas de seus integrantes, de maneira a assegurar a eficiência de suas atividades** (grifos nossos) (SABATOVSKI et al, 2011).

Sob este arcabouço legal a figura do policial rodoviário é essencial para propiciar eficácia à Lei 11.705/2008, foco do presente trabalho, desde que suas determinações necessitam da parceria dos agentes de trânsito para que os resultados almejados sejam alcançados plenamente.

A regra geral desta lei e do trabalho do policial rodoviário é que se deve autuar o motorista embriagado sempre que este estiver na direção de um veículo automotor, pois isto caracteriza todas as condições elencadas no artigo 78 do CTN, que põe em risco a segurança coletiva.

As determinações para o policial rodoviário estão explícitas no artigo o 277 do CTB, nos termos,

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. § 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. § 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. § 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo (BRASIL, 2011).

Extraí-se deste artigo que o policial rodoviário só pode verificar a embriaguez motorista embriagado que dirige veículo automotor, por: a) teste de alcoolemia, b) exames clínicos, c) perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Conforme explicam Paula et al (2010, p. 21), há muito tempo estes tipos de exames são considerados “métodos muito demorados e nada precisos”, considerando que da coleta até a chegada ao laboratório do material colhido para exame, podem acontecer muitos imprevistos que colaboram para a imprecisão dos resultados. Por vezes as abordagens são em locais distantes de hospitais e laboratórios e ao mesmo tempo os policiais não tem uma aparelhagem nem pessoal especializada para a coleta do material para exame no local. Somente quando a abordagem ocorre em acidentes em que o motorista é vitimado, sofrendo ferimentos para ser deslocado para um hospital este procedimento tem validade, mas mesmo assim, conforme o tipo de atendimento que necessita ou de como é recepcionado nos hospitais o exame pode não ser eficaz.

Assim, conforme Paula et al (2010, p. 21) este procedimento, não é “nada prático para deter motoristas suspeitos de estarem sob efeito de álcool.” Os autores explicam que,

...a necessidade de detectar a presença da substância no sangue de forma rápida e não invasiva para o indivíduo contribuiu para que em 1953, Robert Borkenstein - um policial e ex-professor universitário - construísse o bafômetro: um aparelho que permitia detectar os níveis de álcool através do ar exalado pelos pulmões.

Este aparelho popularizou-se e passou a fazer parte do rol dos instrumentos eleitos nas legislações como detector de embriaguez. Assim, outro procedimento do policial rodoviário para constatar a embriaguez no motorista de veículo automotor, seguindo as regras do CTB, é medir a ingestão de álcool no corpo dos motoristas de veículos automotores utilizando o Bafômetro ou Etilômetro, se este estiver disponível e se houver concordância do motorista com suspeita de embriaguez.

Para os motoristas que concordam em realizar este teste, na prática o policial rodoviário frente à embriaguez no volante segue a determinação do Manual de Procedimentos Policiais Rodoviários que estabelece os parâmetros para a autuação, dentro dos preceitos legais ditados por todos os diplomas que buscam regulamentar o trânsito nas estradas brasileiras. (BPRv, 2008)

No entanto, estas sanções são pouco aplicadas, não só pela recusa dos motoristas em fazer o teste, como pela irrisória quantidade de equipamentos que estão disponibilizados para os postos rodoviários localizados no Estado do Paraná, as operações de fiscalização são prejudicadas, não conseguindo realizar a contento uma fiscalização que possa diminuir o número de acidentes conforme o esperado tanto pelos legisladores, governantes como a própria sociedade (BPRv, 2008).

Ademais o legislador ao prosseguir a redação do artigo 277 do CTB, oportunizou que os interpelados pelo policial rodoviário possam recusar a fazer qualquer tipo de exame. Entende-se assim que mesmo com sinais visíveis de embriaguez o condutor pode recusar o exame e conseqüentemente não pode ser penalizado criminalmente pelos termos da Lei 11.705/2008, sendo apenas lhe imputada sanções administrativas do artigo 165.

3 METODOLOGIA

Valendo-se da pesquisa quantitativa, entendendo-a como Lakatos e Marconi (1991) explicam que ela se faz necessária sempre que algum elemento dos dados coletados devem ser quantificáveis e traduzidos em técnicas estatísticas. Buscou-se amealhar as percepções da gravidade do problema da embriaguez no volante pelos dados disponibilizados pelos órgãos oficiais como o DETRAN, o DENATRAN, A OMS, os boletins da Polícia Rodoviária, e outros ligados ao trânsito.

Assim o encaminhamento metodológico foi direcionado pela pesquisa bibliográfica e documental, seguindo a orientação de Gil (2002) que considera este tipo de pesquisa a melhor forma de buscar inicialmente base para realizar uma abordagem sobre o tema que fosse suficiente para as necessárias discussões que levariam a atingir o objetivo proposto no presente trabalho.

Buscando reconhecer a efetividade da Lei 11.705/2008 nas rodovias brasileiras, detendo-se no Estado do Paraná, sendo com isso feito uma pesquisa exploratória e descritiva que Andrade (1999), explica que neste tipo de pesquisa os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira neles, portanto os dados não foram manipulados pelo pesquisador. A pesquisa exploratória resulta da relação entre o estudo bibliográfico e os dados coletados durante o estudo.

De posse dos dados coletados e apresentados os resultados da atuação do policial rodoviário no Estado do Paraná apresentam-se propostas que poderiam contribuir para tornar suas ações mais eficazes.

4 A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA – BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA

4.1 DESCRIÇÃO GERAL DA UNIDADE POLICIAL MILITAR

Para descrever os dados aqui relatados foram utilizadas informações disponibilizadas no site do Batalhão da Polícia Rodoviária (BPRv, 2008 e 2011).

As origens do Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná remontam da "POLÍCIA DE ESTRADAS" que foi criada em 1946, como órgão ligado ao Departamento de Estrada de Rodagem – DER.

Em 1951 recebeu a denominação Polícia Rodoviária, recebendo ordens de executar o policiamento ostensivo nas estradas do Estado do Paraná. Nesta época seu efetivo tinha como comandante, o Capitão PM Benedito Evangelista dos Santos e 33 guardas. No ano de 1960, os policiais militares foram convocados a atuarem junto aos civis nos quatro postos de fiscalização de tráfego existentes: Rondinha, Rincão, Bateias (na estrada do Cerne) e São João (estrada da Graciosa). Dois anos depois foi decretada a união destes órgãos: o militar e o civil para formarem um só corpo de guarnição, assim foi criado o "Corpo de Policiamento Rodoviário" que foi reconhecido pelo Decreto n. 8.999/1992, e já foi considerado como Unidade da Polícia Militar do Paraná na estrutura da Secretaria de Estado da Segurança Pública.

Em 27 de outubro de 1964, este Corpo foi concebido como Unidade Orgânica da Polícia Militar do Paraná em caráter definitivo, através do Decreto n. 16.316.

Em maio de 1967, o Corpo de Policiamento Rodoviário foi incluído no texto constitucional e assim em 4 de outubro de 1968 foi extinto o Grupo Ocupacional do DER, parceiro da Polícia Militar para policiar as rodovias paranaenses, sendo que os componentes deste Grupo aproveitados no quadro do Corpo de Policiamento Rodoviário e conseqüentemente, definiu-se a competência do novo Corpo através do Decreto n. 12.471/1968, ficando o policiamento preventivo, ostensivo e repressivo em todas as rodovias estaduais e federais dentro do território do Estado do Paraná sob a responsabilidade do Batalhão da Polícia Militar.

Com o desenvolvimento do Estado e conseqüente aumento de veículos automotores nas estradas estaduais tornou-se imperioso dotar o Corpo de Policiamento Rodoviário, de material aperfeiçoado e pessoal mais adestrado, assim em 1971, foram destinados ao Corpo, veículos Volkswagen modelo Variant, equipados com maca móvel, caixas de primeiros socorros e equipamentos diversos para atendimento aos

usuários, com as novas cores padrão da Unidade (amarelo e preto), destacando-se o símbolo da Polícia Rodoviária (o Delta).

Três anos mais tarde, em 1974, foi autorizado pelo poder executivo o reaparelhamento do Corpo de Policiamento Rodoviário, e no ano seguinte foi firmado o "Termo de Cooperação" entre o DER e a Polícia Militar do Paraná. Em 8 de janeiro de 1976 foi criada a Lei n. 6.774 - Lei de Organização Básica da PMPR, que deu novo nome ao Corpo de Policiamento Rodoviário, que passou denominar-se Batalhão de Polícia Rodoviária, reconhecido como Unidade especializada da Polícia Militar do Paraná, subordinada ao Comando do Policiamento do Interior, com área de atuação nas rodovias estaduais e federais conveniadas do Estado do Paraná.

Desde sua efetiva criação como Unidade da PMPR, o Batalhão de Polícia Rodoviária, foi consolidando-se com relevantes serviços prestados à comunidade paranaense, preservando a ordem e garantindo a obediência ao poder constituído, às leis e normas de circulação no trânsito rodoviário.

Entre 1975 e 1978, o Quadro Organizacional e de Distribuição de Pessoal - QO/DP passou por algumas alterações, porém o efetivo permaneceu inalterado, contando com 725 policiais. Até 1975 o Corpo de Policiamento Rodoviário possuía três Companhias, neste ano foi criada a 4ª Companhia, em 1978, a 5ª Companhia e em 1994, a 6ª Companhia, que estão assim distribuídas:

- Primeira Companhia de Polícia Rodoviária sediada em Curitiba, capital paranaense, foi criada em 1964, possui 10 postos de policiamento rodoviário, estando responsável pelo policiamento em 1.373 quilômetros de rodovias estaduais;
- Segunda Companhia de Polícia Rodoviária sediada na cidade de Londrina, foi criada em 1947, possui 13 postos de policiamento rodoviário, sendo responsável pelo policiamento em 2.167 quilômetros de rodovias estaduais;
- Terceira Companhia de Polícia Rodoviária sediada na cidade de Cascavel, Capital do Oeste, foi criada em 1972, possui 8 postos de policiamento rodoviário, sendo responsável pelo policiamento em 1.546 quilômetros de rodovias estaduais;
- Quarta Companhia de Polícia Rodoviária sediada na cidade de Maringá, foi criada em 1975 possui 12 postos de policiamento rodoviário, sendo responsável pelo policiamento em 3.328 quilômetros de rodovias estaduais;
- Quinta Companhia de Polícia Rodoviária sediada na cidade de Ponta Grossa, região dos Campos Gerais, foi criada em 1978, possui 8 postos de policiamento rodoviário, sendo responsável pelo policiamento em 2.084 quilômetros de rodovias estaduais;
- Sexta Companhia de Polícia Rodoviária sediada na cidade de Pato Branco, foi criada em 1994, possui 6 postos de policiamento rodoviário, sendo responsável pelo policiamento em 1.978 quilômetros de rodovias estaduais (BPRv, 2011);

Atualmente o Batalhão de Polícia Rodoviária do Estado do Paraná possui 57 Postos de Policiamento Rodoviário, distribuídos em pontos estratégicos por todo o Estado do Paraná, abrangendo 12.476 quilômetros de rodovias estaduais. (BPRv, 2011)

Nas operações programadas a Unidade busca prevenir e reprimir as infrações que ocorrem no trânsito rodoviário, bem como coibir o cometimento de crimes e de contravenções penais em toda sua área de atuação. Também realiza operações conjuntas e de apoio aos demais órgãos federais, estaduais e municipais que envolvem a segurança pública. Além das atividades operacionais de policiamento rodoviário, são desencadeadas ações educativas em uma parceria estabelecida com a escola de trânsito do DER, tendo como finalidade conscientizar as crianças de 1ª a 4ª série do ensino fundamental considerando-os como os motoristas do futuro e de certa maneira intervir junto aos seus familiares com o conhecimento da responsabilidade do cidadão com o trânsito (BPRv, 2011).

Trabalhando em parceria direta com a comunidade esta Unidade tem como objetivo proporcionar segurança, através da educação, orientação, fiscalização e também prestar apoio nos momentos difíceis das pessoas que oportunamente estão à mercê de algum infortúnio ocorrido nas estradas.

4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO PROBLEMA – O FUNCIONAMENTO DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA

Diagnosticando a situação de forma que houvesse subsídios para propor as ações e melhorias necessárias que poderiam auxiliar restringindo os acidentes de trânsito que tem como causa a embriaguez no volante, segue-se a presente descrição.

O Batalhão de Polícia Rodoviária - BPRv é o órgão encarregado do policiamento ostensivo visando o cumprimento das regras e normas de tráfego rodoviário, estabelecidas pelo DER conforme determina o CTB. As ações do BPRv são reguladas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, o qual quase que diariamente edita novas resoluções, portarias, deliberações, no sentido de em esforço conjunto melhorar o trânsito brasileiro (PARANÁ 2008).

Com sede administrativa em Curitiba, a Unidade do BPRv realiza diariamente atividades preventivas, atendimento de acidentes e realização de operações em 12.476 quilômetros de rodovias estaduais. Com base no Manual de Procedimentos Policiais Rodoviários (PARANÁ, 2008) os policiais têm como função fiscalizar o trânsito das

rodovias paranaenses. Com base na legislação de trânsito, especificamente a Lei 11.705 os policiais sempre que estiverem de posse do etilômetro deverão atuar conforme a Tabela de Referência que expõe os valores do etilômetro, tal como consta na Tabela 2 e assim é descrito:

- Determinam-se os valores referenciais para o etilômetro, estabelecendo uma margem de erro;
- Verifica-se o nível de embriaguez e compara-se na tabela para verificar como será a sanção:
 - Se o resultado foi entre 0 e 0,15 mg/l (considerado valor de 0,11 pela margem de erro da aferição) não será aplicada nenhuma sanção;
 - Se o resultado foi até 0,33 mg/l (considerado valor de 0,29) é aplicada apenas as sanções previstas no artigo 165 do CTB (multa e retenção da carteira de habilitação e veículo);
 - Se o resultado foi igual ou superior a 0,34 mg/l (considerado o valor de 0,30 mg/l) são aplicados sanções previstas tanto no artigo 165 quanto no artigo 306 do CTB (multa, retenção de veículo e carteira de habilitação e prisão).

Para o desenvolvimento das ações tanto das normatizadas pelo Manual quanto pela Lei 11.705/2008, o BPRv, como já dito, distribui seu efetivo pelas 57 bases operacionais de policiamento (postos policiais) estrategicamente distribuídas pelo Estado do Paraná.

Geralmente estas bases são supridas por uma média de 850 policiais. No ano de 2009, havia no BPRv do Estado do Paraná, 899 policiais, no ano de 2010 baixou para 846 e no ano de 2011, conta com 817 policiais até o momento (PARANÁ, 2011).

O BPRv possui 128 viaturas trabalhando por dia, utilizando 168 policiais escalados para trabalhar 24 horas e descanso de 48 horas. Estes policiais permanecem alocados em 57 postos de polícia, sendo que cada Posto tem um Comandante que corresponde a um policial graduado (Sargento ou Subtenente). Os Postos são subordinados a um pelotão ao comando de um Tenente e os pelotões são subordinados as Companhias ao Comando de um Capitão. As seis companhias existentes são subordinadas a Sede Administrativa em Curitiba ao comando de um Tenente-coronel (PARANÁ 2011).

O registro das ações do BPRv em relação às determinações da Lei 11.705/2008 é prejudicado porque não existe sistema institucionalizado oficialmente para registrar dados sobre embriaguez no volante, como por exemplo o número de testes de alcoolemia realizado pelos policiais militares.

No momento só existem dados sobre o número de infrações do artigo 165, não havendo informações precisas se foram autuados pela recusa ao teste, por apresentar quantia somente para penalidade administrativa ou se este teor é acima o suficiente para autuar pelo artigo 165 e prender em flagrante delito pelo artigo 306.

Na Tabela 3 observam-se o número de autuações com base no artigo 165 e artigo 306 realizada por iniciativa do comando do BPRv do Estado do Paraná, sem contudo, detalhar as causas conforme já explicado, causas estas que seriam importantes para elaborar um planejamento que daria condições de uma atuação mais ostensiva do Batalhão.

Constata-se que houve uma média de 480.000 veículos fiscalizados no primeiro semestre de 2011. Destes veículos a média de autuação pelo artigo 165 foi de 397 com a observação que tal valor equivale a mais que o dobro do que as autuações realizadas no mesmo período dos anos de 2009 e 2010 e revelando que o aumento da frota fiscalizada no período todo foi de apenas 710.214 veículos, ou seja, um aumento aproximado de 1,5%.

Da mesma forma as autuações do artigo 306 do primeiro semestre de 2011 foi maior que o dobro do mesmo período tanto do ano de 2009, quanto de 2010 para os mesmo aproximados 1,5% do aumento da frota fiscalizada.

Tabela 3 Dados sobre embriaguez ao volante – Referência – Período do 1º Semestre de 2009- 2010-2011

ANO	VEICULOS FISCALIZADOS	FROTA VEICULOS/PR	ART. 165	ART. 306
2009	478299	4513622	169	120
2010	399637	4843886	163	132
2011	471904	5223836	397	274

Fonte: BPRv (2011)

Estabelecendo uma comparação no período, observa-se que o número de autuação do artigo 165 e 306 estão aumentando, enquanto o número de acidentes de trânsito, mortos e feridos estão diminuindo, conforme pode ser visualizado na Tabela 4.

Tabela 4 Vítimas de acidentes de trânsito – Referência – Período do 1º Semestre de 2009- 2010-2011

ANO	ACIDENTES	MORTOS	FERIDOS
2009	7450	465	5858
2010	5645	377	4574
2011	5630	356	4516

Fonte: BPRv (2011)

Esta constatação justifica a importância da competência do policial rodoviário para atuar nas estradas rodoviárias por embriaguez no volante e com poder de restringir o acidente de trânsito.

Em relação aos aparelhos de medição do nível de álcool para verificar o grau de embriaguez, o BPRv conta neste ano de 2011, com 63 etilômetros, sendo que 30 estão em funcionamento e 33 em manutenção (PARANÁ 2011).

Conforme informações estatísticas que apresentadas pelo Relatório Semestral do Mapa Carga do Batalhão 23 dos etilômetros em manutenção são da marca alcotest 7410 plus e 10 etilômetros da marca baf – 300. (PARANÁ, 2011).

Os aparelhos da marca Alcotest 7410 Plus demoram em média 45 dias para a necessidade de serem aferidos enquanto os da marca Baf – 300 levam 30 dias para a necessidade de realizar sua aferição. Destaca-se que o trabalho da Polícia Rodoviária é severamente prejudicado mais pela falta de aparelho do que propriamente pela recusa do condutor em realizá-lo. (PARANÁ, 2011).

Segundo a seção de Planejamento do BPRv não há instrução programada para os policiais, não havendo cronogramas de instrução. Somente há instruções esporádicas de acordo com a disponibilidade da instituição e por determinação do comandante da unidade (PARANÁ, 2011).

Informa-se ainda que todos os postos de policiamento rodoviário possuem sistemas informatizados e *on-line* com a intenção de proporcionar , um atendimento melhor e mais rápido aos usuários das rodovias que compreendem a área de atuação da Unidade. (PARANA, 2011)

Fator importante a considerar no trabalho do policial rodoviário é a falta de respeito pela sociedade civil com a obediência à lei. Observou-se na pesquisa deste trabalho que muitas vezes esta desobediência está em função da ignorância sobre as normas, sobre os perigos e até mesmo pelo comportamento que geração passa para a geração de que desobedecer a lei de trânsito não é tão grave quanto a desobediência a qualquer outra lei penal.

Atualmente existe o programa “Escola no Trânsito” desenvolvido pelo BPRV em parceria com o DER. Este programa é aplicado a alunos da 1ª a 4ª série do ensino fundamental em um período de apenas três horas. Isto representa uma iniciativa do Batalhão de Polícia Rodoviária em promover nas escolas, palestras, cursos e seminários direcionados para a educação no trânsito. A Escola Prática de Trânsito (EPET) foi fundada em 1975 e até este ano já atendeu mais de 1,2 milhões de alunos. (BPRV, 2011)

Contudo pode ser percebido que estas iniciativas são pontuais, sem continuidade, e por isto sem que grandes resultados sejam observados. É necessário que a educação no trânsito seja inserida no currículo escolar da mesma forma que as outras disciplinas, seguindo sequência nas séries tanto do ensino fundamental quanto do ensino médio. Releva-se que as crianças e jovens que hoje estão em sala de aula, serão os futuros motoristas e por isto eles têm necessidade de aprender a privilegiar a segurança pública em detrimento de regalias individuais. Não beber quando dirige necessita de ser um slogan incorporado no conhecimento do sujeito desde tenra idade.

5 PROPOSTA

Neste segmento são apresentadas as propostas com pretensão de propor melhorias para que o trabalho do policial rodoviário possa ser mais bem direcionado no sentido de restringir os acidentes de trânsito com condutores embriagados. As sugestões foram elaboradas após uma avaliação das limitações que a polícia rodoviária sofre em virtude das lacunas que deram pretexto para a invocação dos direitos constitucionais fossem sobrepostos ao bem maior da existência humana que é a vida e a falta de estrutura operacional para aplicação da Lei.

5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA

Sem a pretensão de propor a mudança da Lei, alguns itens que foram omitidos justamente para não violar os princípios da Lei Maior que sem dúvida é a Constituição Federal de 1988, algumas alterações poderiam ser realizadas.

Revela-se aqui que toda nova lei sempre precisou de alguns reajustes para ir de encontro aos anseios da sociedade.

Na pesquisa que aponta as ações da Polícia Rodoviária, foi percebido que as medidas que aparentemente são restritivas na Lei 11.705/2008, na realidade podem encontrar liberdade de ação na interpretação de outras leis esparsas e assim dar plena eficácia à nova lei. Ainda que estes normativos não façam parte da redação, elas estão contidas em leis esparsas que poderiam ser aglutinadas e incorporadas à Lei 11.705/2008 facilitando a interpretação de que a segurança pública trabalha em prol da segurança coletiva em detrimento de um individualismo que figura como um repressor da liberdade de outro e um infrator que não respeita a vida do coletivo.

A primeira proposta tem como objetivo que fique especificado diretamente na redação da Lei 11.705/2008 os normativos que se encontram em leis esparsas, pois a pesquisa realizada neste trabalho apontou que da forma como está sendo interpretada, há abertura para os embriagados não seguir rigidamente a regra de “não beber enquanto dirige”.

A segunda proposta que é considerada pelo pesquisador deste trabalho, como imprescindível para a restrição dos acidentes com condutores embriagados seria um reaparelhamento do BPRV, guarnecendo melhor as equipes de policiais que estão atuando nas rodovias.

Uma terceira proposta é fornecer treinamento contínuo para os policiais rodoviários para que eles possam estar sempre aptos a atuar em consonância com as leis conforme determinam os regulamentos que regem a sua profissão, capacitando-os para restringir que o condutor embriagado se envolva em acidentes de trânsito.

Como quarta sugestão que complementa todas as outras propostas é a educação no trânsito desenvolvida nas séries iniciais e complementares da educação básica (Ensino Fundamental e Ensino Médio).

A quinta e última proposta tem como fito principal criar um sistema informatizado de coleta de dados referentes aos acidentes de trânsito, bem como compilar todos os números referentes a embriaguez ao volante, tabulando a quantia de artigo 165 por embriaguez, artigo 165 por recusa da realização do etilômetro, artigo 306 e ainda o número de testes realizados pelos policiais rodoviários.

Na intenção de simplificar a inserção efetiva destas propostas, no item que segue sugere-se de modo prático as possíveis formas de implantação.

5.2 PLANO DE IMPLANTAÇÃO

A primeira proposta envolve a intervenção da esfera federal, considerando que as mudanças e alterações são de competência exclusiva do Governo Federal.

Para a realização desta proposta seria necessária uma parceria do Batalhão da Polícia Rodoviária, da sociedade civil e do governo tanto da esfera estadual quanto da federal. Cada uma destas entidades nomearia uma equipe de estudo para em conjunto formularem as alterações e encaminharem ao Poder Legislativo para exames preliminares indicando a viabilidade da alteração da lei.

Esta equipe será formada por policiais rodoviários e representantes de entidades civis organizadas e ainda juristas que farão um trabalho de pesquisa buscando elaborar uma moção, com exposição de motivos suficiente para convencer os legisladores que estas mudanças são em prol da segurança coletiva e ainda resolver todos os obstáculos exigidos para um empreendimento de tal envergadura. A base operacional deste trabalho poderia ser as dependências do Quartel do Batalhão da Polícia Rodoviária, com sede em Curitiba.

A segunda proposta é oriunda da grande defasagem no aparelhamento ideal para o policial rodoviário atuar. Existem 128 viaturas em funcionamento diariamente com a presença de 168 policiais militares. Logo seria necessário adquirir mais

etilômetros para que cada viatura possuísse o seu, ou seja, mais 65, sendo que ainda haverá a necessidade de aparelhos reservas para rodízio durante as aferições. Hoje se verifica que metade dos etilômetros está sem condições de uso, assim mostra-se necessário existir pelo menos a metade do total de etilômetros como reserva técnica.

Para implantar esta proposta seria necessário que cada viatura tivesse um aparelho etilômetro de forma permanente, assim, a guarnição do BPRv do Estado do Paraná seria de 128 aparelhos (um para cada uma das 128 viaturas existentes). Neste caso também é necessário mais 50% (mais 64 aparelhos) para a reserva técnica. Assim contando com o necessário para completar o total de viaturas e mais a reserva técnica faltariam comprar mais 129 etilômetros ($128 + 64 = 192 - 63 = 129$).

Para serem rodiziados quando os aparelhos entram no tempo de aferição e/ou necessitam de manutenção por algum defeito que possam vir a apresentar, estabelecendo-se um sistema de rodízio com os aparelhos sobressalentes que mantenham sempre 128 aparelhos devidamente aferidos à disposição a qualquer momento que o policial rodoviário necessitar usar.

Assim, não aconteceria, o que hoje constantemente acontece: além do número de aparelhos existentes não ser suficiente para todas as viaturas (128 viaturas menos 63 aparelhos deixam 65 viaturas sem aparelhos), ainda há o problema da aferição ou manutenção que retiram mais um número significativo de circulação. Como exemplos, no momento dos 63 aparelhos, 33 estão em manutenção, disponíveis para o trabalho do policial rodoviário somente em 30 viaturas, restando 98 viaturas desprovidas.

Constatado no diagnóstico que das duas marcas de aparelhos, a marca Baf – 300 é aquela que leva menos tempo para ser aferida (30 dias) o ideal que a opção de compra recaia sobre esta marca. Esta marca tem se mostrado para o BPRv como as que apresentam menos problemas durante seu uso, serem mais práticas e ainda serem mais rápidas para serem aferidas.

A terceira proposta refere-se ao treinamento que pode ser implantado nas Sedes Administrativas de cada Posto Policial durante o início do turno de serviço de 24 horas, por intermédio dos Comandantes de Postos que farão a instrução do efetivo.

Esta instrução será elaborada através da Seção de Planejamento do Batalhão de Polícia Rodoviária (P/3) por meio de módulos específicos com conteúdos diversos como legislação de trânsito, direito penal, direito administrativo, direito constitucional dentre outros que envolvem o contexto jurídico para a aplicação da Lei 11705/2008 e com as devidas garantias constitucionais.

As avaliações podem ser periódicas através da aplicação de testes ao efetivo, sendo realizadas por trimestre e formatadas pela Seção de Planejamento para constatação das dificuldades apresentadas pelo efetivo e posterior aprimoramento das necessidades intelectuais.

Pode ser realizado um “*chat on line*” entre os Postos Policiais e a Sede Administrativa do Batalhão para discussões e debates sobre os temas afetos a Lei 11.705/2008, como exemplo: dificuldades de aplicação, sugestões para combate da embriaguez, para diminuição do número de acidentes, informações estas que serão colhidas e compiladas para serem utilizadas como fonte da instrução presencial.

Estes fóruns de debate podem ser realizados pelos policiais durante o turno de serviço e ainda serem acessados por policiais de folga ou até serem agendados horários de acesso para uma maior interação entre os policiais.

A duração e o horário destes treinamentos também podem ser planejados em função do sistema de informação, observando parâmetros que permitem um rodízio que não prejudique o atendimento nas rodovias.

A implantação da quarta sugestão, baseando-se no já existente programa “Escola Prática de Trânsito” pode ser pelo planejamento de aulas contínuas, que fizessem parte da grade curricular e propiciasse um aprendizado gradativo que tal como as outras disciplinas vai do básico até o mais complexo do conhecimento sobre o trânsito, possibilitando ao aluno dar a importância devida às regras de trânsito e assim tornando-se cidadão que saberá respeitar estas regras.

A estratégia para esta proposta é convencer políticos, educadores, psicólogos, médicos, enfim a sociedade toda que a educação no trânsito não é a criança conhecer as cores dos sinaleiros ou saber atravessar a rua. É preciso que a educação do trânsito seja gradativa.

Estas aulas serão devidamente planejadas por uma equipe formada por educadores, psicopedagogos, policial rodoviário, administradores das escolas e representantes burocráticos dos órgãos oficiais da educação.

Carga horária, ementas, tudo o que for necessário para programar as aulas seriam resolvidas por esta equipe previamente formadas. Destacando-se que este programa poderia ter um período de experiência para avaliar como será recepcionado pelo sistema escolar como um todo: professores, alunos, comunidade escolar e externa, órgãos oficiais de ensino e governo.

Os professores da disciplina sobre o trânsito devem ser os policiais militares do BPRv, que serão tecnicamente preparados (inclusive pode ser um planejamento da proposta anterior: treinar policial rodoviário para o magistério) para desenvolver adequadamente os conteúdos.

Acredita-se que os alunos podem tornar-se multiplicadores da educação no trânsito, pois levam para suas casas, seus familiares, seus pais o aprendizado.

A quinta proposta exige primeiramente que seja implantado no BPRv um sistema de informações que registre dados importantes do que acontece nas rodovias estaduais, como por exemplo números de acidentes de trânsito que envolvem motoristas embriagados; número de motoristas que se recusam a fazer o teste de Bafômetro; pontos de maior incidência de acidentes de trânsito por embriaguez; modelos de veículos automotores que apresentam maior preferência dos motoristas embriagados; dias da semana que há maior risco de acidentes de trânsito motivados por embriaguez; faixa etária dos motoristas autuados por embriaguez; sexo dos motoristas que se dirigem embriagados.

Estes dados armazenados no sistema operacional do BPRv permitiram que os comandantes pudessem realizar estudos, discutir e avaliar as dificuldades com seus subordinados, planejar ações estratégicas para dar maior eficácia na coibição de os motoristas abusarem no trânsito, bem como delinear as necessidades de aparelhos de etilômetros para as viaturas.

Este estudo deve ser contínuo, não pode ser pontual, e para garantir esta continuidade, deve ser executado por uma equipe de trabalho previamente selecionada. O comandante seria o coordenador dos planos de estudo, estipulando os prazos, os temas, avaliando a importância das informações coletadas.

A partir deste estudo seria possível melhor controlar a estrutura da Unidade, tanto no aspecto dos recursos humanos, quanto físicos e materiais.

5.3 RECURSOS

A primeira proposta apresentada não necessita de recursos financeiros, sendo apenas os recursos humanos através da intelectualidade das pessoas e do grupo formado para estudarem e proporem as alterações ao Legislativo.

O reaparelhamento do Batalhão de Polícia Rodoviária poderá ser feito pelo governo do Estado do Paraná através das verbas do Fundo de Reequipamento da Polícia Militar (FUNPM) e pelo Departamento de Estradas e Rodagem – DER. Outra verba que poderia ser disponibilizadas são aquelas verbas repassadas ao Batalhão de Polícia Rodoviária pelas empresas concessionárias que administram rodovias estaduais através das concessões.

Para os treinamentos propostos e ainda para a educação de trânsito, aproveitando a Escola Prática, não há estimativas de recursos financeiros, havendo como na primeira proposta a necessidade apenas de recursos humanos para elaboração das instruções, planejamentos, inicialização dos fóruns por “web”, disponibilidade dos policiais para assistirem as instruções e ministrarem aulas na Escola Prática, dentre outras ações dos participantes desta sugestão.

Na quinta e derradeira sugestão a estimativa de recursos humanos necessários para idealizar o sistema de informação é de uma equipe com 30 pessoas. Em relação ao envolvimento no programa estima-se a participação de 100% dos agentes públicos que representam a Polícia Militar. Há necessidade de se implantar no sistema já existente de informática a tabulação dos dados que serão compilados do serviço operacional realizado pelos policiais rodoviários diariamente.

5.4 RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que estas propostas tornem possível que os policiais rodoviários restrinjam a evolução dos acidentes de trânsito envolvendo embriagados, dando assim uma resposta aos anseios da sociedade em relação a tranquilidade no trânsito, ao fim da violência do trânsito; o fim da causa de milhares de mortes e de seqüelas que invalidam pessoas jovens, retirando-as de uma vida plena.

Visualizar um futuro promissor percebendo que as crianças e jovens aprendem desde tenra idade a importância de preservar a segurança do coletivo, sendo verdadeiros auxiliares para os agentes do poder público preservar a lei e a ordem na sociedade.

5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO-CORRETIVAS

Das propostas apresentadas o maior risco está na recusa dos políticos em alterar a lei, o enfrentamento dos obstáculos burocráticos para mudar tanto a Lei 11.705/2008 quanto a grade curricular do ensino formal.

Como medida preventiva corretiva é contar com a participação da sociedade para convencer as autoridades do valor das mudanças sugeridas, e ir mostrando em ações pontuais como seriam válidas as alterações sugeridas.

Quanto ao reaparelhamento do BPRv o maior problema esperado é a falta de verba que pode ser alegada para a compra dos aparelhos, bem como o aumento de profissionais ou de viaturas se necessários fossem.

A medida preventiva seria um trabalho que mostre o custo/ benefício em diminuir os acidentes de trânsito priorizando a apresentação dos custos que o tratamento de saúde acarreta para os cofres públicos provenientes dos acidentes. Também se faz necessário uma equipe que trabalhe em prol da derrubada de obstáculos burocráticos que será exigida.

Em relação ao treinamento dos policiais militares não se visualiza riscos ou a necessidade de medidas preventivas consideradas que como soldados que trabalham em prol da segurança pública são condicionados à acatamento da ordem e da disciplina.

No que se refere a coleta de dados pela implantação de sistema informatizado, buscando a tabulação específica de diversos quantitativos para análises e estudos, se visualiza a falta de recursos humanos para a implantação, pois conforme demonstrado no diagnóstico da unidade militar o efetivo vem diminuindo a cada ano.

Para corrigir este problema seria necessária a apresentação das necessidades de recursos humanos para implantar esta proposta através da demonstração ao Secretário de Segurança Pública, de quão importante é a estratégia de se tabular dados para restringir o número de acidentes que como já demonstrado anteriormente custam milhões aos cofres públicos, novamente o custo benefício seria levado em consideração.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Lei n. 11.705 de 19 de junho de 2008 teve como finalidade reduzir o elevado índice de acidentes de trânsito causados pelo motorista embriagado na condução de veículo automotor. Buscou o legislador assegurar à sociedade brasileira o controle sobre aqueles que insistem em burlar a lei somente pelo prazer individual, ainda que este prazer seja causa de transtorno para a sociedade coletiva.

Pode-se falar em insistência, porque na realidade leis para conter a embriaguez no volante já existiam antes da edição da Lei 11.705/2008, mas foram consideradas brandas, a ponto de não haver respeito nem temor das sanções.

Com o advento desta nova lei almeja-se que ela seja realmente eficaz no combate aos acidentes de trânsito tendo como causa a embriaguez, dado que ela é uma lei específica, completamente direcionada para este fim. No entanto para que ela tenha esta eficácia, foi observado que ela depende em grande parte da fiscalização da Polícia Rodoviária.

No estudo aqui realizado foi possível perceber que a competência da Polícia Rodoviária para atuar na esfera administrativa e criminal de forma a restringir a embriaguez no volante e com isso contribuir efetivamente para diminuir o número de acidentes automobilísticos é parcialmente limitada frente os princípios constitucionalmente garantidos que podem ser violados se não for adequadamente realizada a abordagem da autuação.

Além disso, a eficácia da Lei tem uma dependência implícita, que é a vontade do motorista em cooperar para a aplicação da lei, fato que deixou uma brecha quando permite que os testes que comprovam a embriaguez possam ser recusados pelo infrator.

Afora este fato, percebe-se que a sociedade brasileira não é suficientemente preparada para enfrentar um tráfego tão intenso que ceifa vidas a cada minuto, tornando o Brasil um país que mata mais pessoas no trânsito do que em uma guerra.

Percebeu-se assim que ainda há um longo caminho a percorrer para que o trabalho dos policiais rodoviários seja realmente eficaz na redução dos acidentes envolvendo condutores embriagados, seja pelas brechas da Lei 11.705/2008, seja pela falta de equipamentos, policiais sem instrução ou pela falta de educação no trânsito da sociedade.

Consciente de que não houve um aprofundamento em toda a plenitude que o tema exige dada a variedade de fatores que interferem indiretamente, buscou-se no

arcabouço teórico e técnico prático perceber até onde e como pode, sob a aplicação da Lei 11.705/2008 e das limitações materiais, o policial rodoviário intervir diante da condução de veículo automotor sob a influência de álcool.

Mais que constatar as limitações por imposições legais, concluiu-se que não basta apenas lançar uma lei para solucionar um problema de tal grande alcance como são os acidentes para a sociedade como um todo.

Constatou-se que pela responsabilidade de manter a segurança do coletivo e preservar a paz e harmonia na sociedade, o policial rodoviário tem por dever apontar as lacunas que impedem a eficácia da lei, contribuindo com sua prática para fornecer sugestões, apontar os defeitos, sugerir medidas e ações que possam contribuir de uma maneira geral para solucionar os problemas, não adianta criticar, apontar falhas, o que é preciso são ações, integralização, todos unidos para o bem comum.

Sem dúvida que esta nova lei, ainda que de forma incipiente tenha contribuído para uma mudança comportamental nas condutas do motorista brasileiro, mas passado três anos de sua promulgação ainda não se pode afirmar categoricamente sua eficácia. É certo que sem uma participação efetiva do policial rodoviário a Lei 11.705/2008 não teria valor algum para interferir no decréscimo dos altos índices de acidente de trânsito, portanto é justificável que estes agentes públicos possam dar sugestões para que seu trabalho junto às rodovias tenha maior eficácia após o advento desta nova lei.

É preciso que pesquisadores estejam sempre a detalhar, especificar, enfim produzir meios que façam os membros da sociedade brasileira sentir a necessidade de uma educação no trânsito que transmita o respeito pela integridade do outro.

Sugere-se assim que em um trabalho futuro seja projetado um sistema educacional desde as séries iniciais até o final do ensino médio que insira a educação no trânsito na grade curricular da educação formal.

7 REFERÊNCIAS

ABREU, Waldir de. **Código de trânsito brasileiro: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais**. São Paulo: Saraiva, 1998.

ANDRADE, M. M. de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos de graduação**/ Maria Margarida de Andrade. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ARAÚJO, João Marcelo Jr. **Delitos de Trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

BCB - BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Correção de valores pela poupança**. Disponível em: <http://www4.bcb.gov.br/pec/Correcao/corrigepoup.asp?idpai=correcao>. Acesso em: 1 ago. 2011.

BENFICA, F.S. **Medicina Legal Aplicada a Direito**. Rio Grande do Sul. 2003.

BPRv. Batalhão de Polícia Rodoviária. Estado do Paraná. Seção de Planejamento – P/3 – Batalhão de Polícia Rodoviária, 2011. Disponível em: <http://www.pr.gov.br/rodoviária>. Acesso em: 10 ago. 2011.

_____. **Histórico do BPRv**. 2008. Disponível em: <http://www.pr.gov.br/rodoviária>. Acesso em: 10 set. 2011.

BRASIL. PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO. **Acidentes – Números**. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/numeros.htm>. Acesso em: 29 jul. 2011.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, 23 de outubro de 1997. 3. ed.- Brasília: DENATRAN, 2008.

_____. Decreto n. 6.488, de 19 de junho de 2008. Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. **Diário Oficial da União**. Brasília, 19 de junho de 2008.

_____. **Decreto-Lei n. 6.488, de 20 de junho de 2008**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007- Acesso em: 10 jul. 2011.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010**. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

_____. Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007. Acesso em: 10 ago. 2011.

_____. Lei n. 5.172, de 25 de outubro de 1966. **Código Tributário Nacional**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/129080/codigo-tributario-nacional-lei-5172-66>>. Acesso em: 18 ago. 2011.

_____. Ministério da Saúde – “Lei Seca” reduz internações e óbitos em mais de 20%. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticiadefault.cfm?.Pg>. Acesso em 10 ago. 2011.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. **Álcool e redução de danos: uma abordagem inovadora para países em transição**. Brasília: Ministério da Saúde, 2004.

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL CRIMINAL (CCR). - Parecer n. 005/2008 - **Embriaguez ao volante. Lei n. 11.705/2008. Alterações ao Código de Trânsito Brasileiro** - algumas ponderações. Ministério Público do Estado de Santa Catarina. Disponível em: <<http://www.mp.sc.gov.br/portal/site/conteudo/noticias>>. Acesso em: 10 ago. 2011.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Dados sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Brasília, 2011. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em 10 ago. 2011.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. Resolução 206/2006. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206_06.pdf>. Acesso em: 9 set. 2011.

_____. **Anuário Estatístico do DETRAN**. Curitiba, 2011. Disponível em: <www.detran.pr.gov.br>. Acesso em 15 ago. 2011.

DNIT – Departamento Nacional de infra-estrutura de transportes. Ministério dos Transportes. Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. Serviços de Consultoria para Assessoria Técnica na área de Custos de Acidentes. **Revisão da metodologia e resultados. Relatório Final**. Brasília: Coordenação Geral de Estudos e Pesquisa, 2004. Disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/manuais/custos_de_acidentes_rodoviaros_relatorio_final.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2011.

DUARTE, P. do C., VEIRIA, A.; STEMPLIUK V. de A. O projeto de pesquisa como elemento na construção da política nacional sobre o álcool. Seção A, Capítulo I. In: PECHANSKY F., et al. (orgs.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, L. F. **Embriaguez ao volante (art. 306 do CTB): um erro atrás do outro**. 2009. Disponível em <http://www.lfg.com.br> - 01 outubro. 2009. Acesso em: 2 ago. 2011.

JUSBRASIL. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <www.jusbrasil.com.br/topicos/311371/codigo-de-transito-brasileiro>. Acesso em: 10 ago. 2011.

LAIBER G. de P. **O Código de trânsito brasileiro, o álcool e as mortes no trânsito**. 2007. Disponível em: <<http://www.posgraduar.com.br/Monografias>>. Acesso em: 27 jul. 2011.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A.. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Atlas, 1991.

LARICA, N. J. **Design de automóveis: arte em função da mobilidade**. Rio de Janeiro: 2AB, 2003.

LELIS, C. de J. **Educação no trânsito salva vidas**. 2010. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/educacao_no_transito.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2011.

MASCARENHAS, M. D. M.; et al . Consumo de álcool entre vítimas de acidentes e violências atendidas em serviços de emergência no Brasil, 2006 e 2007. **Ciências e saúde coletiva**. Rio de Janeiro, v.14, n.5, dez. 2009. Disponível em <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232009000500020&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 2 ago. 2011.

MATTEDI, L. E. da V. A embriaguez alcoólica e as suas conseqüências jurídico-penais. **Jus Navigandi**. Teresina, ano 10, n. 714, 19 jun. 2005. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/6914>>. Acesso em: 2 ago. 2011.

OMS – Organização Mundial da Saúde. **Dados de morte por acidente de trânsito**. 2011. Disponível em: < www.frentetransitoseguro.com.br/.../1247-oms-acidente-de-transito-e... >. Acesso em: 10 ago. 2011.

PASSAGLI, M. **Toxicologia Forense – Teoria e Prática**. São Paulo. 3^a ed. Editora Millenium. 2011.

PARANÁ, Secretária de Segurança Pública, Polícia Militar, Batalhão de Polícia Rodoviária, Seção de Apoio Logístico. P/4. **Mapa Carga Semestral**. Curitiba, jul. 2011.

_____. Secretária de Segurança Pública, Polícia Militar, Batalhão de Polícia Rodoviária, Seção de Planejamento. P/3. **Relatório Estatístico Semestral**. Curitiba, jul 2011.

_____. Secretária de Segurança Pública, Polícia Militar, Batalhão de Polícia Rodoviária, Seção de Planejamento. P/3. **Manual de Procedimentos Policiais Rodoviários**. Curitiba, nov. 2008.

PAULA, F. C. de; PECHANSKY F.; MACHADO V.. Um breve histórico da relação entre álcool e trânsito no Brasil. Seção A, Capítulo II. In: PECHANSKY F.; DUARTE, P. do C.; ARRUDA, V. BONI, R. B. de, (orgs.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras**

drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos / - Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010.

PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO. **Acidentes – Números**. Disponível em: <<http://www.transitobr.com.br/numeros.htm>>. Acesso em: 29 jul. 2011.

REVISTA Veja. Folha on line. **Lei n.11705/2008**. Disponível em: <vejasp.abril.com.br/revista/edicao-2071>. Acesso em 10 set. 2011.

SABATOVSKI, E., FONTOURA P. I. **Constituição do Estado do Paraná**. 12ª Ed. Juruá. Curitiba, 2011.

SANTA CATARINA. Associação Ciclousoários. Morte no transito. Disponível em: <www.viaciclo.org.br/.../203-oficio-010-10-requer-alteracoes-antepl-pdf>. Acesso em: 10 set. 2011.

_____. Ministério Público. Centro de Apoio Operacional Criminal. Parecer n. 005/2008. Disponível em: <http://www.mp.sc.gov.br/portal/site/conteudo/noticias/cao/ccr/parecer_0052008_ccr.doc>. Acesso em 26 ago. 2011.

VASCONCELOS, E. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

VARGAS, M. A Embriaguez ao volante frente à Lei 11.705. Tubarão, Santa Catarina. 2009. Disponível em: <http://portal2.unisul.br/content/navitacontent_/userFiles/File/pagina_dos_cursos/direito_tubarao/Monografias_2009-A/Monografia_-_Marcos.pdf>. Acesso em 25 ago. 2011.