

A EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE COMPROVAÇÃO DA ALCOOLEMIA E A MODIFICAÇÃO DO COMPORTAMENTO DOS CONDUTORES PARA A PROMOÇÃO DO TRÂNSITO SEGURO

*THE EVOLUTION OF ALCOHOLEMIA
PROCEDURES AND THE MODIFICATION OF DRIVER
BEHAVIOR TO PROMOTE SAFE TRANSIT*

ARTHUR HENRIQUE ASSUNÇÃO MAGALHÃES

Mestrando em Direito e Desenvolvimento Social pela Universidade Católica de Brasília.
Pós-graduado em Direito Penal e Processo Penal pelo IDP. Observador do Observatório Nacional
de Segurança Viária. Agente de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal.
arthurhenrique2105@gmail.com

JULIO CESAR DE AGUIAR

Doutor em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina. PhD in Law pela University of
Aberdeen, Reino Unido. Pesquisador-Colaborador Pleno do Instituto de Psicologia da Universidade
de Brasília. Professor da Graduação e do Mestrado em Direito da Universidade Católica de Brasília.
Mestre em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás. Procurador da Fazenda Nacional.
juliocesar.deaguiar@gmail.com

ÁREA DO DIREITO: Penal

RESUMO: O artigo propõe uma abordagem sobre a evolução da legislação de trânsito no que tange à certificação da capacidade psicomotora dos condutores – tema vulgarmente denominado como alcoolemia, tendo em vista o contexto resultante da (a) ampliação dos meios de prova para configuração da infração e dos crimes relacionados com a alcoolemia, bem como (b) a imposição de penalidade administrativa para condutores que se recusam a realizar o teste do etilômetro. Apesar da evolução, a nova forma de certificação ainda é pouco utilizada pela fiscalização de trânsito no Distrito Federal, conforme análise estatística entre a quantidade de infrações e de crimes de trânsito. Por sua vez, a recusa ao teste vem sendo

ABSTRACT: The article proposes an approach on the evolution of traffic legislation with regard to the certification of drivers' psychomotor skills – a topic commonly known as BAC (Blood Alcohol Content), in view of the context resulting from (a) broadening of the means of proving the infraction and crimes related to alcoholism, and (b) the imposition of an administrative penalty for drivers who refuse to perform the ethylometer test. Despite the evolution, the new form of certification is still little used by traffic control in the Distrito Federal, according to statistical analysis between the number of infractions and traffic crimes. In turn, the refusal to test is being used indiscriminately, which distorts its purpose, and it is necessary to

utilizada de forma indiscriminada, o que desvirtua a sua finalidade, sendo necessário a reanálise e integração entre os órgãos envolvidos (*enforcement*) para que se atinja o fim almejado de modificação do comportamento dos condutores para a promoção do trânsito seguro.

PALAVRAS-CHAVE: Trânsito – Lei – Álcool – Motorista – Infrações.

re-analyze and integrate between the bodies involved (Enforcement) in order to achieve the desired goal of modifying the behavior of drivers to promotion of safe transit.

KEYWORDS: Traffic – Law – Alcohol – Driver – Infractions.

SUMÁRIO: 1. Introdução. 2. Evolução da legislação. 3. Meios de prova. 3.1. Questionamento dos meios de prova nos Tribunais. 4. Evolução sobre o registro da infração de trânsito. 5. Análise das estatísticas sobre a quantidade de infrações e de crimes de trânsito. 6. Análise comportamental do direito aplicada ao caso. 7. Conclusão. Referências.

1. INTRODUÇÃO

Segundo estudos divulgados recentemente pela Organização Mundial da Saúde – OMS¹, a redução do número de acidentes e mortes no trânsito passa necessariamente pela boa aplicação da legislação existente, não sendo suficiente apenas editar leis para alcançar os objetivos almejados. Em outra publicação sobre o tema², a OMS citou estudo condizente com a realidade brasileira no que diz respeito a dificuldade de aplicação da legislação de trânsito, com destaque para o fato de 44% dos condutores desconhecerem as consequências legais de beber e dirigir, e o baixo risco de serem efetivamente processados por suas condutas.

Em se tratando da relação entre álcool e trânsito, a segurança viária constitui grave problema de saúde pública que passou, desde abril de 2004³, a ser coordenado em nível mundial pela Organização Mundial da Saúde. De fato, em matéria de trânsito (expressão aqui utilizada no sentido definido no Anexo I da Lei 9.503/1997, ou seja, movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres), a rapidez com que se passa da saúde para a doença é, talvez, a mais rápida e

1. SALVAR VIDAS – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. Brasília, DF: Organização Pan- Americana da Saúde, 2018. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. p. 31-32.
2. BEBER E DIRIGIR. *Manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde*. Genebra, Global Road SafetyPartnership, 2007. p. 31.
3. Resolução A/RES/58/289 (item 2), da Assembleia Geral da ONU, realizada em 14.04.2004. Disponível em: [www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/en/unga_58_289_en.pdf]. Citado por HONORATO, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. RT 935, São Paulo, ano 102, p. 183-239, set. 2013.

imprevisível do que em todas as outras circunstâncias de risco que a vida cotidiana oferece⁴, merecendo por isso maior atenção do poder público.

Os estudos citados são de grande importância, pois analisam o comportamento dos usuários do trânsito em vários países, possibilitando uma orientação geral sobre as dificuldades, erros e acertos na busca pela promoção do direito ao trânsito seguro.⁵ Trazendo a análise geral para o ambiente do Distrito Federal, dados da Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito – Gerest do Detran/DF⁶ apontam para uma redução significativa na redução de acidentes com morte nos últimos 10 anos, período em que entrou em vigor a denominada Lei Seca (Lei 11.705, de 19 de junho de 2008).

Tabela 1: Redução de acidentes fatais e vítimas mortas em acidentes de trânsito no DF em comparação com o ano anterior à Lei Seca

Período	Acidentes Fatais	Vítimas Fatais	Redução de Acidentes	Redução de Vítimas
Ano anterior à Lei Seca (20.06.07 a 19.06.08)	462	500	-	-
1º ano após a Lei Seca (20.06.08 a 19.06.09)	384	422	-78 (-17%)	-78 (-16%)
2º ano após a Lei Seca (20.06.09 a 19.06.10)	402	442	-60 (-13%)	-58 (-12%)
3º ano após a Lei Seca (20.06.10 a 19.06.11)	444	480	-18 (-4%)	-20 (-4%)
4º ano após a Lei Seca (20.06.11 a 19.06.12)	390	431	-72 (-16%)	-69 (-14%)
5º ano após a Lei Seca (20.06.12 a 19.06.13)	372	394	-90 (-19%)	-106 (-21%)
6º ano após a Lei Seca (20.06.13 a 19.06.14)	382	420	-80 (-17%)	-80 (-16%)

- HONORATO, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. *RT* 935, São Paulo, ano 102, p. 183-239, set. 2013.
- HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão. *RT* 911, São Paulo, ano 100, p. 107-169, set. 2011.
- Informativo 03 – 9 Anos da Lei Seca. Distrito Federal. Dados preliminares. Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: [http://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/03_df_lei_seca_fatal_20181.pdf].

Período	Acidentes Fatais	Vítimas Fatais	Redução de Acidentes	Redução de Vítimas
7º ano após a Lei Seca (20.06.14 a 19.06.15)	355	378	-107 (-23%)	-122 (-24%)
8º ano após a Lei Seca (20.06.15 a 19.06.16)	328	355	-134 (-29%)	-145 (-29%)
9º ano após a Lei Seca (20.06.16 a 19.06.17)	307	319	-155 (-34%)	-181 (-36%)
10º ano após a Lei Seca (20.06.17 a 19.06.18)	289	309	-173 (-37%)	-191 (-38%)

Fonte: Elaborado pelo autor, com dados do Informativo 03 – 9 Anos da Lei Seca do Detran/DF.

Neste contexto, o presente artigo se propõe a analisar a evolução da legislação de trânsito no Brasil e a sua aplicação no Distrito Federal, no que tange as regras que objetivam impedir e punir a conduta de dirigir sob a influência de álcool ou drogas. O foco é analisar a conduta do agente de trânsito perante as inovações legislativas citadas e se estão atingindo o objetivo de modificar o comportamento do condutor. Para tanto, reputamos de suma importância repassar os seguintes pontos para melhor compreensão da análise final: evolução da legislação, meios de prova, interpretação dos Tribunais, evolução sobre o registro da infração de trânsito, análise das estatísticas de infrações e crimes de trânsito, análise comportamental do direito aplicada ao objeto do estudo e conclusão.

2. EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO

A legislação brasileira, que trata do tema álcool e trânsito, e os níveis de tolerância e repressão, sofreu diversas alterações desde a sua primeira regulação no país.⁷ O objetivo das alterações é atender aos anseios sociais de redução do número de acidentes e mortes no trânsito causados pela direção de veículos por condutores que haviam ingerido bebida alcoólica ou utilizado drogas.

Atualmente o CTB prevê no art. 165⁸ a infração sobre o ato de dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa. Para os condutores que se recusam

7. HONORATO, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. *RT* 935, São Paulo, ano 102, p. 183-239, set. 2013.

8. Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração – gravíssima; Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei 12.760, de 2012) Medida administrativa –

a realizar o teste do etilômetro, foi criada pela Lei 13.281/2016 a infração prevista no art. 165-A^o no CTB, a qual prevê as mesmas penalidades administrativas do art. 165.

A conduta de dirigir sob a influência de álcool, além da infração administrativa, também pode configurar crime de trânsito previsto no art. 306 do CTB, o qual possui a seguinte redação:

“Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei 12.760, de 2012)

Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação *para dirigir veículo automotor*.

§ 1^o As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei 12.760, de 2012)

I. – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei 12.760, de 2012)

II. – *sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran*, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei 12.760, de 2012)

§ 2^o A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei 12.971, de 2014)

§ 3^o O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (Redação dada pela Lei 12.971, de 2014) [grifos nossos].

Após a modificação provocada pela Lei 13.546/2017, o CTB passou a prever ainda a majoração da pena para os crimes de homicídio culposo¹⁰ e lesão corporal

recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4^o do art. 270 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro. (Redação dada pela Lei 12.760, de 2012) Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei 12.760, de 2012).

9. Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277

Infração – gravíssima; Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4^o do art. 270. Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

10. Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo

culposa¹¹ na direção de veículo automotor, quando ficar comprovado que o condutor estava sob a influência de álcool ou drogas.

Assim, verifica-se que a legislação de trânsito evoluiu ao ponto de prever punições em todos os sentidos possíveis para coibir a condução de veículo sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. Vejamos as hipóteses no quadro seguinte:

Tabela 2: Hipóteses, sanções e previsões para situações que envolvam alcoolemia no trânsito

HIPÓTESES	SANÇÕES E PREVISÕES
Dirigir sob a influência de álcool com índice abaixo de 0,33 mg/l	Infração administrativa, art. 165 CTB
Recusar-se a ser submetido ao teste e não apresentar notórios sinais de alteração da capacidade psicomotora	Infração administrativa, art. 165-A CTB
Dirigir sob a influência de álcool com índice igual ou superior a 0,33 mg/l ou com notórios sinais de alteração da capacidade psicomotora	Infração administrativa, art. 165 e crime de trânsito, art. 306 do CTB
Dirigir sob a influência de álcool (atestado acima de 0,33 mg/l ou com notórios sinais de alteração) e causar lesão corporal grave ou gravíssima	Infração administrativa, art. 165 e crimes de trânsito, art. 306 e art. 303, § 2º do CTB
Dirigir sob a influência de álcool (atestado acima de 0,33 mg/l ou com notórios sinais de alteração) e causar homicídio culposo	Infração administrativa, art. 165 e crimes de trânsito, art. 306 e art. 302, § 3º do CTB

Fonte: Elaboração do autor.

automotor. (...) § 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Incluído pela Lei 13.546, de 2017) Penas – reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Incluído pela Lei 13.546, de 2017).

11. Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (...) §2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (Incluído pela Lei 13.546, de 2017).

Entretanto, o aumento das penas administrativas e criminais não causou o efeito inibidor esperado pela população, a qual clama por maiores providências por parte das autoridades públicas.¹²⁻¹³⁻¹⁴⁻¹⁵ Em que pese os avanços da legislação, verifica-se que alguns procedimentos operacionais não foram implementados ou caíram em desuso ao longo dos anos, merecendo por isso uma reanálise e integração entre os órgãos envolvidos a fim de efetivar a correta aplicação das sanções administrativas e penais previstas.

3. MEIOS DE PROVA

Como visto, na legislação existem, desde 2012, duas formas de constatação da infração e dos crimes relacionados à conduta de dirigir sob a influência de álcool ou drogas: (a) testes (etilômetro e exame de sangue) que revelem concentração de álcool no organismo acima dos níveis previstos; e (b) sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora (demais meios de prova).

Na primeira situação, a alteração da capacidade psicomotora é presumida, com base em estudos médicos que indicam a alteração,¹⁶ mas depende da participação ativa do condutor na colheita da prova, assoprando o etilômetro ou permitindo a coleta de amostra de sangue. Na segunda situação, a alteração da capacidade psicomotora pode ser constatada mesmo sem a participação ativa do condutor, constatando sinais previamente definidos que indiquem a influência de substância que determine dependência, o que deve ocorrer apenas quando o condutor não concordar com a realização do teste do etilômetro e apresentar notórios sinais de alteração da capacidade psicomotora.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, editou a Resolução 432, de 23 de janeiro de 2013, que disciplinou os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Em seu texto, a Resolução trata da forma e dos procedimentos a serem adotados para que seja realizada a comprovação

12. Perda sem nome: como superar a ausência de pessoas queridas. Organização Pan-Americana da Saúde; Fundação Thiago de Moraes Gonzaga. Washington, DC: OPAS, 2012.

13. Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014. Observatório Nacional de Segurança Viária. 107 p.

14. Álcool e direção não combinam: saiba como aproveitar a noite em segurança no Distrito Federal. Correio Braziliense. Disponível em: [www.correio braziliense.com.br/app/noticia/parceiros/99pop/2018/01/17/noticias-parceiro-99pop,653889/alcool-e-direcao-nao-combinam.shtml]. Acesso em: 23.07.2018.

15. País tem um morto a cada 15 minutos no trânsito. Jornal O Globo. Edição impressa, capa e p. 14/15. 30.06.2019.

16. HONORATO, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. *RT* 935, São Paulo, ano 102, p. 183-239, set. 2013.

da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determina a dependência.¹⁷

3.1. *Questionamento dos meios de prova nos Tribunais*

Antes da alteração provocada pela Lei 12.760/2012, a redação do art. 306 do CTB, que fora feita pela Lei 11.705/2008, deixava claro que o exame de sangue ou o teste do etilômetro eram considerados indispensáveis para a comprovação da materialidade do crime. Vejamos a tese jurídica firmada no julgamento de Recurso Repetitivo que pacificou o entendimento sobre o tema à época:

“O indivíduo não pode ser compelido a colaborar com os referidos testes do ‘bafômetro’ ou do exame de sangue, em respeito ao princípio segundo o qual ninguém é obrigado a se autoincriminar (*nemotenetur se detegere*). O tipo penal do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro é formado, entre outros, por um elemento objetivo, de natureza exata, que não permite a aplicação de critérios subjetivos de interpretação, qual seja, o índice de 6 decigramas de álcool por litro de sangue. O grau de embriaguez é elementar objetiva do tipo, não configurando a conduta típica o exercício da atividade em qualquer outra concentração inferior àquela determinada pela lei, emanada do Congresso Nacional. O decreto regulamentador, podendo elencar quaisquer meios de prova que considerasse hábeis à tipicidade da conduta, tratou especificamente de 2 (dois) exames por métodos técnicos e científicos que poderiam ser realizados em aparelhos homologados pelo CONTRAN, quais sejam, o exame de sangue e o etilômetro”.¹⁸

Após a edição da Lei 12.760/2012, o Superior Tribunal de Justiça – STJ, se posicionou a respeito dos meios de prova admitidos para a comprovação do crime, superando o entendimento anterior.¹⁹ Vejamos:

-
17. Art. 5º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por: I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II. § 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor. § 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.
 18. STJ. REsp 1.111.566 DF, Rel. Ministro Marco Aurélio Bellizze, Rel. p/ Acórdão Ministro Adilson Vieira Macabu (Desembargador Convocado do TJ/RJ), Terceira Seção, j. 28.03.2012, DJe 04.09.2012.
 19. STJ AgRg no AgRg no AREsp 1204893/DF, 2018; AgRg nos EDcl no HC 354.810/PB, 2017; RHC 49.296/RJ, 2016; Agravo em Recurso Especial 1.283.293 – ES, 2018; TJDFT Acórdão 1108893, 20171510000055APR, 2018; Acórdão 1106865, 20140710163903APR, 2018.

Regimental. Agravo em recurso especial. Embriaguez na condução de veículo automotor. Condenação baseada em depoimento de policiais militares. Possibilidade. Violação à constituição federal. Não cabimento. Usurpação de competência do supremo tribunal federal. Não apresentação do rol de testemunhas. Cerceamento de defesa. Inocorrência. Recurso improvido.

1. O crime de embriaguez ao volante é de perigo abstrato, dispensando-se a demonstração da efetiva potencialidade lesiva da conduta daquele que conduz veículo em via pública com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

2. Com o advento da Lei 12.760/2012, o combate à embriaguez ao volante tornou-se ainda mais rígido, tendo o legislador previsto a possibilidade de comprovação do crime por diversos meios de prova, conforme se infere da redação do § 2º incluído no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

3. O depoimento dos policiais militares que flagraram o acusado conduzindo veículo automotor com sinais claros de embriaguez constitui meio idôneo a amparar a condenação, conforme já sedimentou esta Corte de Justiça.

4. A análise de matéria constitucional não é de competência desta Corte, mas sim do Supremo Tribunal Federal, por expressa determinação da Carta Magna. Inviável, assim, o exame de ofensa a dispositivos e princípios constitucionais, sob pena de usurpação da competência reservada à Corte Suprema.

5. O não cumprimento do disposto na norma processual quanto à apresentação do rol de testemunhas, operando a sua preclusão temporal, afasta o alegado cerceamento de defesa. Precedentes.

6. Agravo regimental a que se nega provimento.²⁰

4. EVOLUÇÃO SOBRE O REGISTRO DA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Além da evolução da redação dos crimes de trânsito e dos meios de prova, para se entender o objetivo a ser demonstrado neste artigo é necessário, também, descrever a evolução no registro da infração de trânsito referente à recusa ao teste do etilômetro. Em primeiro lugar, é necessário ressaltar que a realização do teste de alcoolemia está prevista no CTB desde a sua origem (art. 277), sendo que a redação atualmente em vigor também foi modificada pela Lei 12.760/2012.²¹

20. STJ. AgRg no AgRg no AREsp 1204893/DF, Rel. Min. Jorge Mussi, 5ª Turma, j. 10.04.2018, DJe 20.04.2018.

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

As infrações de trânsito são lavradas com o uso de códigos de desdobramentos, regulamentados pela Portaria CONTRAN 59, de 25 de outubro de 2007 e alterações. Antes da Lei 11.705/2008, não existia nenhuma previsão de infração ao condutor que se recusasse a realizar o teste, existindo apenas o código 5169-1, com fundamento no art. 165 do CTB para o condutor que realizava o teste e estava sob a influência de álcool ou drogas. Com o advento da Lei 11.705/2008 foi inserido o § 3º no art. 277 do CTB, com a seguinte redação: “§ 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.” (Incluído pela Lei 11.705, de 2008)

Dessa forma, com a finalidade de conceder poder de polícia para punir também condutores que se recusavam a se submeter ao teste do etilômetro, administrativa-mente foi criado pela Portaria CONTRAN 217, de 04 de novembro de 2014²², o código 7579-0, com fundamento no art. 277, § 3º c/c art. 165 do CTB. Antes do novo código ser criado, as infrações por recusa a submissão ao teste do etilômetro eram lavradas com o uso do código 5169-1 e nas observações era descrito a fundamentação com base no art. 277, § 3º c/c art. 165 do CTB. Entretanto, a fundamentação era frágil por carecer de previsão legal no capítulo das infrações e várias autuações foram canceladas por falta de previsão legal.²³

Assim, visando criar fundamento legal para a punição da recusa, a Lei 13.281, de 04 de maio de 2016, inseriu no CTB o art. 165-A. Após essa alteração, a tabela de desdobramentos foi atualizada pela Portaria CONTRAN 127, de 21 de junho de 2016, passando o código 7579-0 a ter como fundamento o art. 165-A do CTB. Dessa forma, tivemos as seguintes possibilidades de autuações administrativas ao longo do tempo:

Tabela 3: Evolução das autuações administrativas por alcoolemia

PERÍODO	CÓDIGO	FUNDAMENTO
23.01.1998 até 19.06.2008	5169-1	Art. 165 do CTB – somente alcoolemia.

22. Posteriormente a Portaria 217/2014 foi revogada pela Portaria 219, de 19 de novembro de 2014.

23. STJ. Recurso Especial 1.779.943-RJ (2018/0302090-3). Relator Ministro Sérgio Kukina, Dje 10.12.2018. Neste sentido também foi o entendimento do Supremo Tribunal Federal ao julgar em 2019 a ADI 2.998, no sentido de que não pode o CONTRAN criar situações infracionais por meio de Resoluções, o que era o caso da recusa antes da criação do art. 165-A. Ou seja: não fosse a alteração promovida pela Lei 13.281/2016 não haveria atualmente nenhuma punição para as situações de recusa ao teste de alcoolemia.

PERÍODO	CÓDIGO	FUNDAMENTO
19.06.2008 até 04.11.2014	5169-1	Art. 165 do CTB – somente alcoolemia. Art. 165 c/c art. 277, §3º do CTB – recusa ao teste.
04.11.2014 até 21.06.2016	5169-1 7579-0	Art. 165 do CTB – somente alcoolemia. Art. 277, §3º do CTB c/c art. 165 do CTB – recusa ao teste.
21.06.2016 até a presente data	5169-1 7579-0	Art. 165 do CTB – somente alcoolemia. Art. 165-A do CTB – recusa ao teste com previsão específica.

Fonte: Elaboração do autor.

Dito isso, é possível constatar que o CONTRAN, acompanhando a evolução das alterações que eram promovidas na redação do CTB por Leis Federais, modificou seus atos de regulamentação do poder de polícia de fiscalização de trânsito, de forma a conceder meios para que os agentes da autoridade de trânsito pudessem de todas as formas, combater uma das principais causas de mortes no trânsito. Seja pela constatação através do meio prioritário de confirmação da alteração da capacidade psicomotora²⁴ (etilômetro), pela identificação de sinais de alteração da capacidade psicomotora (Termo de Constatação) ou pela recusa em se submeter ao teste, cada situação possui enquadramento próprio e repercussões diferentes.

Com efeito, a nova infração prevista no art. 165-A constitui infração autônoma não regulamentada pela Resolução CONTRAN 432/2013. Logo, não possui nenhuma repercussão na esfera criminal e serve ao sistema apenas como *infração de reserva*, possuindo enquadramento apenas quando ausentes duas situações: não realização voluntário do teste e ausência de sinais de alteração da capacidade psicomotora. Sua aplicação possui a utilidade de compelir os condutores a realizarem o teste e demonstrarem que estão em condição de dirigir. Ou seja, diante da sistemática recusa a submissão ao teste por parte dos condutores sob a alegação de que não eram obrigados a produzir provas contra si, o legislador buscou meios para punir ao menos administrativamente²⁵ o condutor que se recusa a ser submetido ao teste.

24. Resolução 432, de 23 de novembro de 2013: Art. 3º, § 2º: Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

25. Sobre a legalidade da punição administrativa pela recusa ao teste conferir julgamento no STJ do REsp 1.677.380/RS, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, j. 10.10.2017, DJe 16.10.2017. Em especial o seguinte trecho: “Não há incompatibilidade entre o princípio *nemo tenetur se detegere* e o §3º do art. 277 do CTB, pois este se dirige a deveres instrumentais de natureza estritamente administrativa, sem conteúdo criminal, em que as sanções estabelecidas têm caráter meramente persuasório da observância da legislação de trânsito. A dignidade da pessoa humana em nada se mostra afrontada pela obrigação de fazer prevista no *caput* do art. 277 do CTB,

Neste sentido, a modificação provocada pela introdução do art. 165-A no CTB é de suma importância para se entender que o objetivo da legislação é o de proteção da vida (§5º do art. 1º do CTB), cabendo, portanto, aos condutores o dever de demonstrar de forma voluntária que estão em condições de dirigir. Essa interpretação é decorrente do princípio basilar da confiança, segundo o qual todas as pessoas devem utilizar as vias públicas respeitando a legislação e seguros de que o outro age da mesma forma.²⁶

“O subsistema social do tráfego viário exige o respeito a regras de observância generalizada, sem o qual se enfraquece o princípio da confiança (aqui entendido, conforme o pensamento de Roxin, como princípio de orientação capaz de indicar os limites do cuidado objetivo esperado ou do risco permitido), indispensável para o bom funcionamento do trânsito e a segurança de todos.”²⁷

Desta forma, ao ingressar com o seu veículo na via, o condutor deve obedecer às normas e confiar que os demais também obedecem. Contudo, a conduta humana é falível, sujeita a erros, esquecimentos e desvios, os quais, quando cometidos em ambiente público podem causar danos ao autor do erro e a terceiros. Conforme já dito, diversos estudos científicos apontam para a direta relação do álcool como fator de alteração das faculdades psicomotoras²⁸⁻²⁹⁻³⁰ e a diminuição dos reflexos mínimos necessários para a condução de veículos em via pública, trazendo riscos não apenas ao condutor, mas, também aos demais agentes que atuam no trânsito.

com a consequente penalidade estabelecida no § 3º do mesmo dispositivo legal. [...] A sanção administrativa pela recusa em proceder na forma do art. 277, *caput*, não presume culpa de embriaguez, nem implica autoincriminação. Tampouco serve de indício da prática do crime do art. 306 do CTB. Restringe-se aos efeitos nela previstos, sem repercussão na esfera penal ou na liberdade pessoal do indivíduo.” Recentemente o STF no RE 1.212.315/RS, julgado monocraticamente pela Min. Cármen Lúcia em 21.06.2019 afirmou que ao art. 165-A do CTB também deve se aplicar o direito a não autoincriminação. Contudo, o julgamento está pendente de recurso e o novo entendimento, se assim for confirmado, merece análise detalhada em futuro artigo. Pelo momento, considerando o objetivo da presente exposição, seguiremos o entendimento do STJ.

26. STJ. REsp 1.485.830-MG, Rel. Min. Sebastião Reis Júnior, Rel. para acórdão Min. Rogério Schietti Cruz, Terceira Seção, j. 11.03.2015, *DJe* 29.05.2015.
27. STJ. REsp 1.485.830-MG, Rel. Min. Sebastião Reis Júnior, Rel. para acórdão Min. Rogério Schietti Cruz, Terceira Seção, j. 11.03.2015, *DJe* 29.05.2015.
28. SALVAR VIDAS. *Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito*. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde; 2018. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO., p. 31-32.
29. BEBER E DIRIGIR. *Manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde*. Genebra, Global Road
30. SafetyPartnership, 2007, p. 31. Álcool e direção/ANDI – Comunicação e Direitos, Organização Pan-Americana da Saúde, Ministério da Saúde. Brasília, DF, 2014. Segurança no trânsito nas Américas. Washington, DC: Organização Pan-Americana da Saúde OPAS, 2016. ISBN 978-92-75-71912-1.

Portanto, todo condutor que for alvo da fiscalização ou se envolver em acidente de trânsito deve se submeter voluntariamente ao teste do etilômetro, sob pena de responder administrativamente pela recusa. Entretanto, a sanção administrativa para a recusa somente deverá ser aplicada nos casos em que o condutor também não apresente notórios sinais de alteração da capacidade psicomotora, posto que se apresentar os sinais outra infração específica deverá ser aplicada (arts. 165 e 306 do CTB).

5. ANÁLISE DAS ESTATÍSTICAS SOBRE A QUANTIDADE DE INFRAÇÕES E DE CRIMES DE TRÂNSITO

Ocorre, todavia, que a ampliação dos meios de prova para configuração do crime por meio da certificação da capacidade psicomotora, seguida da previsão legal de infração administrativa pela recusa ao teste, impôs na prática a uma redução dos casos levados ao registro criminal, por duas razões.

A primeira se deve a dificuldade inicialmente encontrada na interpretação dada para a suficiência dos novos meios de prova instituídos em 2012, por parte das autoridades judiciais envolvidas no processo de aplicação da lei penal. Analisando especificamente o cenário do Distrito Federal, em que pese o Tribunal de Justiça local já estivesse aplicando o entendimento do Superior Tribunal de Justiça referido acima, a comprovação da alteração da capacidade psicomotora do condutor, para fins de registro da prisão e flagrante e indiciamento policial, continuava sendo realizada apenas quando o agente da autoridade de trânsito apresentava o condutor munido do laudo do etilômetro ou quando o condutor era submetido a avaliação de médico perito de plantão e este atestava a alteração da capacidade provocada por álcool ou drogas.

Para superar este entendimento, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran/DF realizou em 2018 gestões³¹ perante a Polícia Civil do Distrito Federal – PCDF, solicitando a reanálise do entendimento e a integração de procedimentos buscando efetivar a aplicação da legislação e agilizar o atendimento nas unidades policiais. Ao fim, foi emitida a Recomendação 06/2018 – CGP/PCDF direcionada aos Delegados de Polícia, orientando para que considerem, para fins de comprovação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora, os demais meios de prova, em especial, o termo de constatação.

“Recomendação 006, de 14 de dezembro de 2018.

RECOMENDA: A todos os Delegados de Polícia da Polícia Civil do Distrito Federal que, relativamente aos condutores de veículo automotor que se recusaram

31. Processo SEI GDF 00055-00145677/2018-96.

a se submeter ao teste do etilômetro, considerem para fins de comprovação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora referidos nos art. 302, §3º, 303, §2º, e 306, todos da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), os demais meios de prova em Direito admitidos, especialmente aqueles descritos no art. 306, §2º, do CTB (auto de constatação, devidamente preenchido, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal), sem prejuízo de outras providências e diligências que entendam necessárias para a formação de sua convicção jurídica.”

A segunda razão se deve ao fato das penalidades administrativas da constatação da alcoolemia e da recusa ao teste serem idênticas. Porém, embora com punições idênticas (suspensão da CNH, valor da multa, pontuação, retenção do veículo e recolhimento da CNH) o procedimento para o registro da autuação por recusa é mais célere. O entendimento do STJ firmando em 2012,³² garantindo o direito de não produção de provas contra si provocou na prática o aumento de casos de recusa ao teste, o que é verificado até os dias atuais. Evidente que esta segunda razão se somava à primeira, o que desmotivava o encaminhamento do condutor para a unidade policial, pois era sabido que o termo de constatação não era utilizado como meio de prova suficiente pelas autoridades policiais do Distrito Federal.

Assim, havendo duas hipóteses legais para lavrar o auto de infração, se opta pela menos complexa, ou seja, sem realização da prisão em flagrante, ainda que presentes notórios sinais de embriaguez, o que provoca menor efeito dissuasório e repressivo à fiscalização, desconsiderando os esforços do legislador, do CONTRAN e a evolução da interpretação dos Tribunais acima expostos que visavam maior recrudescimento das ações.

Esta situação pode ser constatada pelos dados estatísticos das multas, por códigos, que indicam o seguinte quantitativo de registros desde a entrada em vigor do CTB³³:

Tabela 4: Quantidade de multas por tipo de infração entre 1998 e 2018

Período	Código	Quantidade
De 23.01.1998 até 02.08.2018	5169-1	67.785
	7579-0	44.699

32. STJ. REsp 1.111.566 DF, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, Rel. p/ Acórdão Ministro Adilson Vieira Macabu (Desembargador Convocado do TJ/RJ), Terceira Seção, j. 28.03.2012, DJe 04.09.2012.

33. Pesquisa realizada no Sistema de Gestão de Trânsito – Getran, tela 5726. Disponível em: [http://getran.detran.df.gov.br/sna/design/index-explorer.jsp]. Acesso em 02.08.2018.

Todavia, comparando os dois códigos a partir da criação do código 7579-0 pela Portaria CONTRAN 217/2014, a diferença no quantitativo de registros comprova a fundamentação acima:

Tabela 5: Quantidade de multas por tipo de infração entre 2014 e 2018

Período	Código	Quantidade
De 04/11/2014 até 02/08/2018	5169-1	17.768
	7579-0	44.699

A preferência pelo registro menos complexo se confirma quando analisamos a estatística de registros de ocorrências policiais, fornecido pela Polícia Civil do Distrito Federal,³⁴ referente ao crime do art. 306. No quadro abaixo comparamos a quantidade de registros criminais com a quantidade de registros administrativos no período entre 19 de junho de 2008 (data da entrada em vigor da Lei 11.705/2008) e 31 de julho de 2018 (data da pesquisa), apontando na última linha o percentual de infrações administrativas que geraram o crime do art. 306 do CTB:

Tabela 6: Percentual de infrações que geraram crimes de trânsito entre 2008 e 2018

ANO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
INFRAÇÃO	1480	5767	8835	9768	6205	6493	10424	12454	13299	23346	11556
CRIME	713	1419	946	730	481	1838	1426	2009	1911	1734	1026
%	48,17%	24,60%	10,70%	7,47%	7,75%	28,30%	13,67%	16,13%	14,36%	7,42%	8,87%

Cabe ressaltar que a quantidade de registros administrativos (art. 165 e art. 165-A) e a quantidade de registros criminais (art. 306) dificilmente serão os mesmos, não sendo este o objetivo direto da alteração da legislação, por diversos fatores já apresentados. Porém, dada a ampliação dos meios de provas inserido na legislação no final de 2012 e início de 2013, a tendência era de que os números de crimes de trânsito se elevassem ao longo dos anos, o que chegou a acontecer num primeiro momento, mas não se manteve.

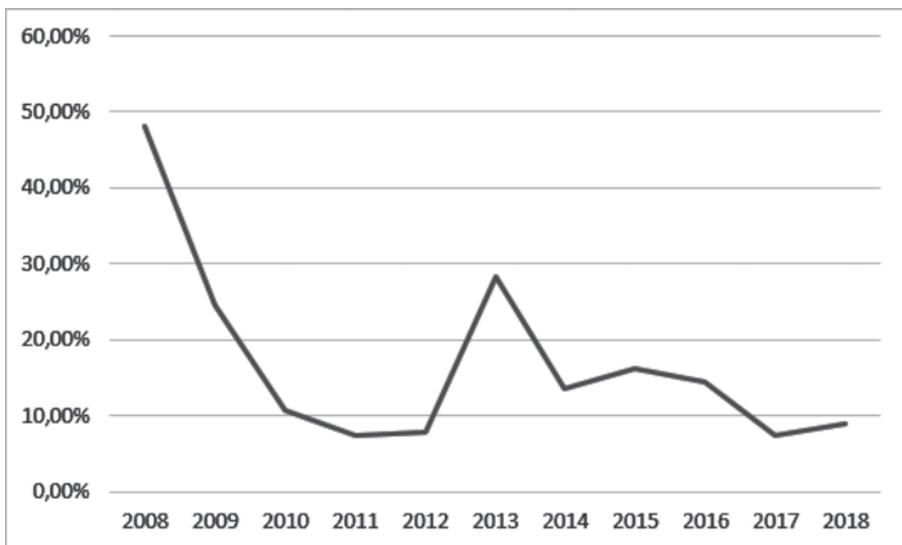
Podemos inferir da análise das tabelas 4, 5 e 6 que, com a entrada em vigor do código 7579-0 no ano de 2014 (recusar a submissão ao teste), houve um aumento

34. Polícia Civil do Distrito Federal. Departamento de Inteligência e Gestão da Informação. Divisão de Análise Técnica. Seção de Estatística 291/2018, prot. 1041680/2018-DATE. Solicitado via SEI 00055-00134950/2018-57.

significativo (37,71%) de registros infracionais naquele ano (10.424 infrações) em comparação com o ano de 2013 (6.943 infrações). Contudo, a quantidade de registros criminais diminuiu (22,41%) de 2013 (1.838 ocorrências) para 2014 (1.426 ocorrências), apenas um ano após a implantação da novidade.

Conforme destacamos no gráfico abaixo, verificamos que o percentual de infrações que geraram registros criminais nos últimos anos sofreu influência direta da alteração da legislação ocorrida no final de 2012, atingindo inicialmente a pretensão da evolução legislativa.

Figura 1: Percentual de infrações de alcoolemia que geraram o crime do art. 306 do CTB



Fonte: Elaborado pelos autores, com dados do Detran/DF e da PCDF.

Com efeito, com a entrada em vigor da Lei 12.760 em dezembro de 2012, seguida pela regulamentação da Resolução CONTRAN 432 em 23.01.2013, houve um aumento no percentual de situações infracionais que geraram registros criminais (pico registrado no gráfico 2). Na época, assim que entrou em vigor, o novo meio probatório chegou a ser utilizado para a realização da prisão em flagrante, mas surgiram entendimentos jurídicos diversos que findaram na não aceitação do novo meio probatório. Como dito acima, os entendimentos já foram superados pela jurisprudência, porém, apenas no final de 2018 passaram a ser alinhados pelos órgãos públicos responsáveis pela aplicação da legislação no Distrito Federal.

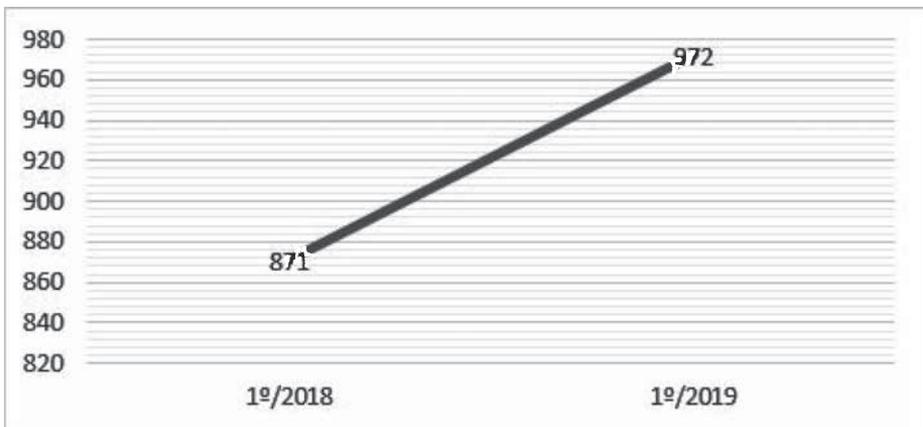
Desta forma, a tendência de aumento do percentual dos casos flagrados em 2013 pela fiscalização de trânsito e que geraram o registro criminal não prosseguiu nos

demais anos, o que coincide com a entrada em vigor do novo desdobramento infra-acional (7579-0, recusa ao teste) e corrobora com o entendimento de que se passou a dar preferência pela abordagem e autuação administrativa de menor complexidade, o que se deu pelos dois fatores acima apontados e prejudicou sobremaneira a total eficácia da legislação e dos efeitos esperados.

Com esses dados verificamos que a infração que deveria ser utilizada como “soldado de reserva”, isto é, apenas para casos sem o consentimento para a coleta de prova e sem sinais de alteração da capacidade do condutor, passou a ser utilizada para a grande maioria das situações. Por tudo quanto analisado acima, verifica-se que punir o condutor pela recusa não era o objetivo prioritário que fomentou a evolução da legislação, mas sim punir com maior rigor a conduta de beber e dirigir, compelindo todos os condutores a realizarem o teste. Embora façam parte do mesmo contexto, as infrações (art. 165 e 165-A) possuem finalidades e efeitos jurídicos diversos, os quais foram deturpados ao longo dos anos e causam prejuízo à segurança viária.

Após a gestão entre o Detran/DF e a PCDF, dados de registros do crime do art. 306 do CTB³⁵ acusam o aumento de ocorrências de 11,5% comparando o primeiro semestre de 2019 (972 registros) com o primeiro semestre de 2018 (871 registros). A evolução ainda não alcançou os dados de 2013, mas a modificação provocada em dezembro de 2018 já pode ser percebida no início de 2019.

Figura 2: Registro de ocorrências do art. 306 do CTB nos primeiros semestres de 2018 e 2019



Fonte: Elaborado pelos autores, com dados do Detran/DF e da PCDF

35. Registro de ocorrências policiais PCDF Nr.273/2019. Prot: 894.427/2019-DGI. SEI: 00055-00040060/2019-66.

6. ANÁLISE COMPORTAMENTAL DO DIREITO APLICADA AO CASO

O Brasil possui uma legislação de trânsito rigorosa, porém as falhas ocorrem em sua implementação e fiscalização.³⁶ Sem a efetiva aplicação das estimulações aversivas, os usuários de trânsito cometem mais infrações e, conseqüentemente, colaboram com as condições favoráveis à ocorrência de acidentes.³⁷ As diversas regras de circulação e conduta e os princípios de segurança viária insculpidos no marco regulatório composto pela Constituição Federal, Convenção de Viena sobre Trânsito Viário (Decreto 86.714, de 10 de dezembro de 1981), Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997) e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN visam prioritariamente o uso seguro do transporte terrestre. Por outro lado, o descumprimento das regras e dos princípios são invariavelmente identificados nos acidentes de trânsito³⁸ e nas mortes deles decorrentes.

Neste contexto, o subsistema social representado pelo trânsito e a preponderância do comportamento dos condutores na geração de resultados indesejados pela sociedade, em especial aqueles causados pela alcoolemia, pode ser investigada pela Análise Comportamental do Direito (ACD), na busca por melhores direcionamentos ao comportamento humano.³⁹ A ACD é uma área emergente que busca utilizar conceitos e ferramentas disponíveis há bastante tempo na psicologia comportamental dentro do Direito,⁴⁰ permitindo a verificação dos resultados por meio da análise comportamental do problema, certificando se a norma jurídica está criando os incentivos como inicialmente previstos.

Dentre as causas de acidentes, a combinação entre álcool e direção figura entre as mais graves, merecedora de maior atenção por parte do poder público. A opção

36. Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014. Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV, 107, p. Brasília, p. 15.

37. O Manual de Medidas de Segurança Viária, 2015. Ed. ampliada e revisada da edição online do Trafikksikkerhetshandboken, 2014, pg 880/881. Elaborado pelos pesquisadores RuneElvik, AlenaHeve, TrulsVaa e Michael Serensen, do Instituto de Economia do Transporte da Noruega (Transport0konomisk Institutt, T01, www.t0i.no). Trad. e publicação da Fundación Mapfre.

38. NBR 10697 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT: “Acidente de trânsito é todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes esteja em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública.”

39. AGUIAR, J. C. Análise Comportamental do Direito: uma abordagem do direito como ciência do comportamento humano aplicada. *Revista Nomos*, Fortaleza, v. 34, p. 245-273, 2014; AGUIAR, J. C. O direito como sistema de contingências sociais. *Revista da Faculdade de Direito da UFG*, v. 37, p. 164-193, 2013.

40. TABAK, Benjamin Miranda; AGUIAR, Julio Cesar de. (Org.). *Análise Econômica do Direito: uma abordagem aplicada*. Porto Alegre: Núria Fabris Ed., 2015. p. 9.

política pela criação das diversas regras acima citadas visa a modificação deste panorama (meta social), o que somente será possível pela modificação do comportamento dos atores, neste caso, dos condutores, por serem os principais responsáveis pelos acidentes.⁴¹⁻⁴²

Neste sentido, segundo os adeptos do paradigma analítico-comportamental, o comportamento humano é o resultado da conjugação de três processos de seleção comportamental pelas consequências: filogenético, ontogenético e sociocultural.⁴³ O processo filogenético está relacionado com a sobrevivência e reprodução das espécies, não possuindo ligação direta com o tema ora tratado no que tange a modificação do panorama pretendido. O processo ontogenético se relaciona com a modelagem, manutenção ou extinção de padrões durante a vida do indivíduo. Por sua vez, o processo sociocultural se relaciona com a sobrevivência e reprodução de um determinado grupo social.

O trânsito de veículos e pedestres pode ser entendido como um subsistema social, no sentido de que envolve um conjunto de padrões comportamentais humanos entrelaçados, que se condicionam mutuamente.⁴⁴ Como tal, sem negar, de forma alguma, os inegáveis benefícios que tal subsistema traz à vida social moderna, ele acarreta prejuízos para a sociedade, tais como, acidentes graves, inclusive com mortes, custos hospitalares, custos previdenciários, congestionamentos, dentre outros, cuja minimização guarda relação com a modificação do comportamento humano provocada pela seleção comportamental, no sentido definido acima, devendo ser investigados e relacionados os aspectos que interferem na sua modificação em um dado contexto. Logo, a alteração da legislação de trânsito, permitindo às autoridades públicas o aumento do poder punitivo em face de condutores que insistem em dirigir sob efeito de álcool ou drogas, em princípio, teria o efeito de modificar o comportamento de forma que os condutores parassem de dirigir em tais condições, por receio (efeito preventivo) de serem submetidos a punições severas ou efetivamente punidos (efeito repressivo) por terem insistido no descumprimento do comportamento social desejado.

41. CARNEIRO, Frederico de Moura. *Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito*. Brasília, 2018. Dissertação de Mestrado, UnB. “Em pesquisa realizada nos Estados Unidos, entre 2005 e 2007, 94% dos 5.470 acidentes de trânsito analisados foram causados predominantemente pelo fator humano (US Department of Transportation, 2015).” p. 26.

42. BOTTESINI, Giovanni e Christine Tessele Nodari. Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas. *Revista Transportes*, v. 19, n. 1, 2011.

43. AGUIAR, Julio Cesar. *Teoria analítico-comportamental do direito: para uma abordagem científica do direito como sistema social funcionalmente especializado*. Porto Alegre. Ed. Núria Fabris, 2017. p. 22.

44. Aguiar, J. C. de. *Teoria analítico-comportamental do direito: para uma abordagem científica do direito como sistema social funcionalmente especializado*. Porto Alegre: Núria Fabris, 2017.

Neste aspecto, a ampliação dos meios de prova provocaria o recrudescimento e modificaria a modelagem ou extinguiria o padrão de comportamento antissocial durante a vida do indivíduo relacionado a certeza da impunidade causada pela simples recusa à submissão ao teste do etilômetro. Dado que não seria mais necessário a participação ativa na produção da prova, assoprando o etilômetro ou permitindo a coleta de amostra de sangue, bastaria a constatação de notórios sinais de alteração provocadas pelo álcool ou drogas para que o condutor infrator fosse duramente punido. Havendo mais punições numa fase inicial da nova regra, o efeito dissuasório de casos concretos funcionaria como motivação aversiva para que o padrão comportamental se modificasse, diminuindo a probabilidade de ocorrência de tal conduta.

Ademais, o processo sociocultural relacionado a sobrevivência, dado o uso massivo do transporte individual motorizado como principal meio de locomoção, já possui diversos indícios de alteração por não ser mais tolerável em nossa sociedade a quantidade de perdas de vidas decorrentes da perigosa combinação entre álcool e direção, sobretudo por atingir principalmente os jovens. Contudo, a modificação deste processo requer a enunciação de regras e o seu cumprimento. Dado que a aplicação prática não acompanhou os efeitos desejados pela modificação da legislação, se fez necessário o realinhamento das ações promovidas pelo poder público, o que de fato foi realizado entre o Detran/DF e a PCDF.

Diante da motivação aversiva causada ao condutor pelo recrudescimento da legislação, a este restaria duas opções: colaborar com a realização do teste ou não colaborar. As duas opções possuem consequências administrativas e criminais a depender do resultado apurado, sendo ambas nocivas ao interesse particular de não receber punição. Não colaborar com a realização do teste só lhe é mais vantajoso quando o condutor vislumbra que a punição por este ato passa a ser menor do que assumir as consequências da demonstração da sua capacidade psicomotora alterada no momento da abordagem.

Com efeito, era o que ocorria na maioria dos casos em que o condutor sabia que bastava não colaborar com a produção da prova para ficar imune a persecução penal, a qual evidentemente possui maiores repercussões na vida do indivíduo. Responder apenas pela infração administrativa não causava, para boa parte dos indivíduos, a motivação aversiva suficiente para modificar o seu comportamento. Ciente de que consumiu bebida alcoólica ou drogas, o condutor que se esquivava da realização do teste possuía a certeza da impunidade criminal e responderia apenas pela infração administrativa. Com o novo meio de prova que passou a ser aceito, ao condutor infrator não restaria a certeza da impunidade criminal quando presentes notórios sinais de alteração da sua capacidade psicomotora.

Assim, vislumbra-se um caso prático de aplicação sobre o requisito da aversividade da sanção para a teoria analítico-comportamental do direito, segundo a qual:

“O requisito da aversividade da sanção com relação aos potenciais delinquentes, embora pareça óbvio e facilmente alcançável, esbarra na questão, mencionada acima, das diferenças individuais e, principalmente, socioculturais muito presentes nas sociedades modernas. Como já alertava Bentham, no final do século XVIII, se a sanção não for suficientemente aversiva para o potencial delinquente, em magnitude tal que suplante o poder reforçador da consequência inerente à prática do delito, ela não terá o poder de motivar o indivíduo a abster-se de praticar a conduta antissocial.”⁴⁵

Contudo, não é sob o ponto de vista do condutor (potencial delinquente) que as mudanças da legislação atuaram até o momento no Distrito Federal, mas sim sob o ponto de vista dos servidores públicos responsáveis pela cadeia de atos entre a realização da abordagem, flagrante, persecução penal e julgamento (potenciais punidores), especialmente sobre os agentes da autoridade de trânsito responsáveis pelas abordagens nas ruas da cidade. Inicialmente fomentados pelo novo meio probatório houve o aumento dos casos levados ao flagrante criminal. Suspensa a aceitação da nova prova e advindo a criação de punição administrativa que dava algum tipo de resposta à conduta socialmente indesejada, optou-se pela atuação menos complexa. Cientes da modificação causada pela gestão entre os órgãos, o *enforcement* voltou a ganhar força para se aplicar a maior reprimenda possível em desfavor da conduta socialmente indesejável de beber e dirigir.

7. CONCLUSÃO

Com a finalidade de reduzir o número de acidentes e mortes causados pela perigosa combinação entre álcool ou drogas e a direção de veículos, a legislação brasileira tem evoluído prevendo diversas punições nas esferas administrativa e penal. Para as duas esferas de responsabilidade, o alcance das normas depende da constatação da alteração da capacidade psicomotora, o que pode ocorrer com ou sem colaboração do condutor. Visando ampliar ainda mais o alcance, a submissão ao teste do etilômetro passou a ser a regra adotada pelo CTB, sob pena de punição pela não colaboração.

Em que pese a evolução da legislação e da jurisprudência, em tese benéfica como conjunto de estimulações aversivas para modificar o comportamento dos condutores, na prática os dados estatísticos indicaram que o contexto resultante da ampliação dos meios de prova e da punição pela recusa ao teste ficou comprometido. Considerando a rede de comportamentos jurídicos necessários para a aplicação da legislação, foi necessário desfazer o nó criado pela não utilização do termo de constatação como prova suficiente. Superado o entendimento, acredita-se ter sido identificado o ponto

45. AGUIAR, Julio Cesar. Ob. cit., p. 108.

de alavancagem de aplicação do conjunto normativo, sendo os primeiros resultados do ano de 2019 positivos.

Conforme visto, a preferência por um determinado tipo de autuação criada para servir de estímulo a realização do teste (aqui denominada de infração reserva) possui fundamentos que precisam ser modificados. A integração entre os órgãos envolvidos buscou eliminar as justificativas de sua utilização em larga escala, eis que – conforme demonstrado – prejudica sobremaneira os efeitos repressivo e dissuasório necessários para este tipo de situação, interferindo diretamente na segurança viária.

A rigor, a junção das duas normas analisadas tende a influenciar positivamente na modificação do comportamento de risco dos condutores que insistem em beber e dirigir, diminuindo assim a probabilidade de ocorrência da conduta e potencializando a redução de acidentes e mortes no trânsito.

Portanto, tendo em vista o contexto resultante da (a) ampliação dos meios de prova para configuração da infração e dos crimes relacionados com a alcoolemia, bem como (b) a imposição de penalidade administrativa para condutores que se recusam a realizar o teste do etilômetro (infração reserva), verifica-se que tiveram aplicação diversa no Distrito Federal. Após o alinhamento entre os órgãos de aplicação da norma espera-se que o comportamento dos condutores sofra as modificações necessárias para a promoção do trânsito seguro, potencializando os resultados positivos observados desde a criação da Lei Seca.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, J. C. Análise Comportamental do Direito: uma abordagem do direito como ciência do comportamento humano aplicada. *Revista Nomos*, Fortaleza, v. 34, p. 245-273, 2014.
- AGUIAR, J. C. de. Análise comportamental do direito: ideias básicas. In: TABAK, B. M.; AGUIAR, J. C. de. (Org.). *Direito, economia e comportamento humano*. Curitiba: CRV, 2016.
- AGUIAR, J. C. O direito como sistema de contingências sociais. *Revista da Faculdade de Direito da UFG*, v. 37, p. 164-193, 2013.
- AGUIAR, Julio Cesar. *Teoria analítico-comportamental do direito: para uma abordagem científica do direito como sistema social funcionalmente especializado*. Porto Alegre: Ed. Núria Fabris, 2017.
- BOTTESINI, Giovani; TESSELE NODARI, Christine. Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas. *Revista Transportes*, v.19, n.1, 2011.
- CARNEIRO, Frederico de. Moura. *Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito*. Brasília, 2018. Dissertação de Mestrado, UnB.
- DETRAN/DF. *Informação n.º 03 – 9 Anos da Lei Seca*. Distrito Federal. Dados preliminares. Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, 2018.

- HONORATO, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. *RT 935*, São Paulo, ano 102, p. 183-239, set. 2013.
- HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão. *RT 911*, São Paulo, ano 100, p. 107-169, set. 2011.
- MAPFRE. *O Manual de Medidas de Segurança Viária*, 2015. Ed. ampliada e revista da edição online do Trafikksikkerhetshandboken, 2014, p. 880/881. RuneElvik, AlenaHeve, TrulsVaa e Michael Serensen, do Instituto de Economia do Transporte da Noruega (Transport0konomisk Institutt, T01, www.toi.no). Trad. e publicação da Fundación Mapfre. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Álcool e direção/ANDI – Comunicação e Direitos, Organização Pan-Americana da Saúde, Ministério da Saúde. Brasília, DF, 2014.
- ONSV. *Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014*. Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV, 107 p. Brasília.
- OPAS. *Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde*. Genebra, Global Road SafetyPartnership, 2007.
- OPAS. *Perda sem nome: como superar a ausência de pessoas queridas*. Organização Pan-Americana da Saúde; Fundação Thiago de Moraes Gonzaga. Washington, DC: OPAS, 2012.
- OPAS. *Salvar VIDAS – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito*. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde; 2018. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- OPAS. *Segurança no trânsito nas Américas*. Washington, DC: Organização Pan-Americana da Saúde OPAS, 2016. ISBN 978-92-75-71912-1
- PCDF. *Polícia Civil do Distrito Federal, Registro de ocorrências policiais PCDF*. Nr.273/2019. Prot: 894.427/2019-DGI. SEI: 00055-00040060/2019-66.
- PCDF. *Polícia Civil do Distrito Federal. Departamento de Inteligência e Gestão da Informação*. Divisão de Análise Técnica. Seção de Estatística. n.º 291/2018, prot. 1041680/2018-DATE. Solicitado via SEI n.º 00055-00134950/2018-57.

PESQUISAS DO EDITORIAL

Veja também Doutrinas

- Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social, de Cássio Mattos Honorato – *RT 935/183-239* e *Doutrinas Essenciais Direito Penal e Processo Penal* 5 (DTR\2013\7374); e
- Trânsito seguro: direito fundamental de segunda dimensão, de Cássio Mattos Honorato – *RT911/107-169* (DTR\2011\2422).

