

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

FABIANA PAIM ANDRADE CURI

**A EFICÁCIA DAS PENALIDADES APLICADAS AOS CONDUTORES
INFRATORES NO TRÂNSITO: UMA ANÁLISE METODOLÓGICA**

Maringá
2021

FABIANA PAIM ANDRADE CURI

**A EFICÁCIA DAS PENALIDADES APLICADAS AOS CONDUTORES
INFRATORES NO TRÂNSITO: UMA ANÁLISE METODOLÓGICA**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas
Área de concentração: Elaboração de Políticas Públicas.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Érika Mendes de Carvalho.

Maringá

2021

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)

C975e

Curi, Fabiana Paim Andrade

Eficácia da legislação e da fiscalização para minimizar a ocorrência de acidentes de trânsito / Fabiana Paim Andrade Curi. -- Maringá, PR, 2021.
36 f.: il. color., figs., tabs.

Orientadora: Profa. Dra. Érika Mendes de Carvalho.

Dissertação (Mestrado Profissional) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 2021.

1. Trânsito - Legislação - Art 165 - Código de trânsito brasileiro. 2. Código de trânsito brasileiro - Fiscalização. 3. Programa Justiça e Sobriedade. 4. Acidentes de trânsito. I. Carvalho, Érika Mendes de , orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Departamento de Ciências Sociais. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

CDD 23.ed. 343.094

Ademir Henrique dos Santos - CRB-9/1065

FABIANA PAIM ANDRADE CURI

**A EFICÁCIA DAS PENALIDADES APLICADAS AOS CONDUTORES
INFRACTORES NO TRÂNSITO: UMA ANÁLISE METODOLÓGICA**

Revisão de Literatura apresentada ao programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas do Departamento de Ciências Sociais, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas pela Banca Examinadora composta pelos membros:

BANCA EXAMINADORA



Prof.^a. Dr.^a. Érika Mendes de Carvalho
Presidente/Orientadora
Universidade Estadual de Maringá – UEM



Prof. Dr. Ednaldo Aparecido Ribeiro
Universidade Estadual de Maringá – UEM



Prof. Dr. Jorge Tiago Bastos
Universidade Federal do Paraná – UFPR

Aprovada em 05 de novembro de 2021

Banca realizada por videoconferência conforme Resolução nº 008/2020

A EFICÁCIA DAS PENALIDADES APLICADAS AOS CONDUTORES INFRATORES NO TRÂNSITO: UMA ANÁLISE METODOLÓGICA

RESUMO

A Organização Mundial de Saúde alerta que, em 2018, ocorreram cerca de 1,35 milhões de mortes registradas no trânsito e que os países mais pobres são os mais atingidos por falta de medidas de segurança. O Brasil, nesse cenário, ocupa a 6ª posição, com 45.000 (quarenta e cinco mil) vítimas anuais. Muitas dessas pessoas poderiam estar vivas, caso as normas do Código de Trânsito Brasileiro fossem respeitadas. São vários os motivos que levam a postura do brasileiro no trânsito ser considerada inadequada, entre eles a fiscalização inoperante e a falta de percepção de risco por parte da população. Os comportamentos de risco, tal como o consumo de bebidas alcoólicas e excesso de velocidade, agravam, ainda mais, o panorama dos acidentes de trânsito e transporte, principalmente, entre os usuários mais vulneráveis das vias (pedestres, ciclistas e motociclistas). Dessa forma, a presente revisão de literatura tem por objetivo traçar o perfil do condutor paranaense que se enquadra no crime de trânsito e realizar um comparativo entre a penalidade aplicada nos condutores de São José dos Pinhais e de Curitiba, municípios pertencentes ao estado do Paraná, além disso responder, também, a seguinte pergunta: depois da pena aplicada realmente existe diferença entre os condutores desses dois municípios? Como resultado constatou-se que poucos condutores infratores foram efetivamente impactados com a penalidade aplicada, seja em São José dos Pinhais ou Curitiba. O histórico do condutor demonstra que a maioria deles voltou a cometer infrações e muitos deles são reincidentes na mesma infração estudada. Diante da situação, existe a necessidade de uma penalidade mais focada no perfil do infrator, bem como um acompanhamento individualizado da pena.

Palavras-Chave: Acidente de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Fiscalização. Legislação.

THE EFFECTIVENESS OF PENALTIES APPLIED TO OFFENDING DRIVERS IN TRAFFIC: A METHODOLOGICAL ANALYSIS

ABSTRACT

The World Health Organization warns that, in 2018, there were about 1.35 million deaths recorded in traffic and that the poorest countries are the hardest hit for lack of safety measures. Brazil, in this scenario, occupies the 6th position, with 45,000 (forty-five thousand) victims per year. Many of these people could be alive if the rules of the Brazilian Traffic Code were respected. There are several reasons why Brazilians' posture in traffic is considered inadequate, among them the inoperative inspection and the population's lack of risk perception. Risk behaviors, such as alcohol consumption and speeding, further aggravate the panorama of traffic and transport accidents, especially among the most vulnerable road users (pedestrians, cyclists and motorcyclists). Thus, this literature review aims to outline the profile of the Paraná driver who falls under traffic crime and compare the penalty applied to drivers in São José dos Pinhais and Curitiba, municipalities belonging to the state of Paraná, in addition to answering, also, the following question: after the sentence applied, is there really any difference between the drivers of these two municipalities? As a result, it was found that few offending drivers were effectively impacted by the applied penalty, whether in São José dos Pinhais or Curitiba. The driver's history demonstrates that most of them have committed infractions again and many of them are repeat offenders in the same infraction studied. Given the situation, there is a need for a penalty more focused on the offender's profile, as well as individual monitoring of the penalty.

Keywords: Brazilian Traffic Code. Legislation. Oversight. Traffic accident.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 ALCOOLISMO E CRIME	10
3 ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	17
4 RESULTADO E DISCUSSÕES	21
4.1 PRODUTO 1 – CENTRO DE ESTUDO DO PERFIL DOS CONDUTORES PARANAENSES.....	30
4.2 PRODUTO 2 – CONCENTRAÇÃO DE BANCO DE DADOS	31
5. CONCLUSÃO	33
REFERÊNCIAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

A Organização Mundial de Saúde alerta que, em 2018, ocorreram cerca de 1,35 milhões de mortes registradas no trânsito e que os países mais pobres são os mais atingidos por falta de medidas de segurança. O Brasil, nesse cenário, ocupa a 6ª posição, com 45.000 (quarenta e cinco mil) vítimas anuais. Muitas dessas pessoas ainda poderiam estar vivas caso as normas do Código de Trânsito Brasileiro fossem respeitadas. São vários os motivos que levam a postura do brasileiro no trânsito ser considerada inadequada, entre eles a fiscalização inoperante e a falta de percepção de risco por parte da população.

As questões referentes ao trânsito são muito distintas e amplas, por isso será elencada uma série delas no decorrer desse trabalho com o intuito de reconhecer os problemas contidos nas estradas e nas cidades e, por outro lado, apresentar soluções e iniciativas de sucesso para melhorar a qualidade de vida dos condutores, do ambiente e de toda a sociedade em geral.

O modal rodoviário brasileiro sofre com o estresse de utilização há muito tempo e, na maioria dos acidentes com feridos graves e mortos estão incluídos veículos que transportam carga pesada. Sendo assim, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem se preocupado com a segurança nas estradas, regulamentando de forma bastante específica o transporte de cargas perigosas.

As autoridades responsáveis pelas estradas, frequentemente, traçam mapas de trechos mais perigosos nas rodovias para tomar as devidas providências quanto a medidas de segurança com sinalização, recuperação das estradas, conscientização e formação dos motoristas que transportam cargas perigosas.

Outro fator importante, diz respeito a responsabilização por homicídios cometidos por condutores embriagados, pois gera muita polêmica na mídia e entre os juristas que exigem medidas severas para minimizar a ocorrência de acidentes de trânsito com o envolvimento de motoristas sob efeito de substâncias psicoativas.

O debate incide, principalmente, sobre a caracterização do homicídio como culposo ou como doloso e este artigo procura trazer uma contribuição para essa discussão tão relevante em um país que tem cerca de 40 (quarenta) mil mortes no trânsito todos os anos.

Como diminuir as mortes causadas por motoristas alcoolizados em nossas rodovias e ruas das cidades?

O objetivo geral é apresentar questões pertinentes à melhoria da qualidade do trânsito em território nacional.

Com relação aos objetivos específicos procura-se:

- Demonstrar a duplicidade das leis que tratam dos crimes de trânsito causados por motoristas alcoolizados;
- Apresentar algumas soluções para a melhoria do trânsito no Brasil.

Os comportamentos de risco, tal como o consumo de bebidas alcoólicas e excesso de velocidade, agravam, ainda mais, o panorama dos acidentes de trânsito e transporte, principalmente, entre os usuários mais vulneráveis das vias (pedestres, ciclistas e motociclistas). Tanto a velocidade, quanto a direção de um condutor embriagado, potencializam para que as ocorrências se agravem em até 60%, de acordo com Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e, são responsáveis por quase 65% das mortes do Paraná, de acordo com o jornal Gazeta do Povo¹.

O levantamento junto ao Sistema de Infrações do Departamento de Trânsito do Paraná demonstra que, em 2019, foram lavrados pela Polícia Militar 4.247.771 autos de infrações no estado, das quais 14.049 (quatorze mil e quarenta nove) foram de natureza gravíssima. Como diminuir esses números?

Sendo objetivo da pesquisa comparar o histórico dos condutores dos municípios de São José dos Pinhais e Curitiba, a metodologia quantitativa foi a opção mais adequada, pois os bancos de dados do órgão de trânsito seriam o ponto chave para o cruzamento das informações.

A primeira fase do processo consistiu em realizar uma lista dos condutores que concluíram o Projeto Justiça e Sobriedade na cidade de São José dos Pinhais. Já a segunda foi o levantamento de condutores curitibanos que foram autuados por alcoolemia.

1 GAZETA DO POVO. **Álcool e velocidade causam 65% das mortes no trânsito**. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/alcool-e-velocidade-causam-65-das-mortes-no-transito-caqaqo704vrda8j9eukewtnbi/>. Acesso em: 2 mai. 2021.

2 ALCOOLISMO E CRIME

O álcool por si só é altamente nocivo à saúde do indivíduo, mas no trânsito, torna-se um agravante importante, porque sendo uma substância psicoativa age diretamente no cérebro, alterando normalmente a percepção e os comportamentos do condutor, gerando desatenção ou aumentando a agressividade. Todos os condutores com alguma concentração de etanol no sangue estão potencialmente expostos ao envolvimento em acidentes fatais no trânsito, sendo responsáveis por cerca de 40% dos acidentes no trânsito (PONCE, 2005).

O etanol é um depressor do sistema nervoso central. Algumas sinapses inibitórias são mediadas pelo receptor de GABA (ácido gama-aminobutírico). O álcool atua na modulação deste receptor, sendo responsável por uma inibição sistêmica e, por esse motivo, classificado como uma substância neuro-depressora. O aumento da liberação de dopamina nos terminais neuronais do tegumento mesencefálico, um dos efeitos do etanol, está ligado ao sistema de recompensa, o que pode explicar a alta incidência de dependência desta droga (PURVES *et al.*, 2001).

Outro argumento que pesa em relação às penalizações da condução sob embriaguez é justamente a dependência causada pelo álcool. Um condutor que se embriagua frequentemente representa um perigo constante e tem um potencial de envolvimento em acidentes de trânsito em cerca de 40%. É compreensível que haja tanta discussão em torno do tema, porque é de total relevância que a legislação existente seja suficiente para minimizar o caos instaurado com o número tão elevado de mortes no trânsito no Brasil. (BRASIL, 2008). Ao considerar os aspectos legais responsáveis por incriminar os causadores de mortes no trânsito por embriaguez, a polêmica se exacerba devido aos complexos meandros que o tema suscita, devido às dificuldades de mensurar com exatidão os níveis de alcoolemia dos envolvidos em acidentes, não pela inexistência de métodos específicos para tal finalidade, mas na execução do teste que apesar de obrigatório, não pode ser imposto pura e simplesmente ao condutor que se negue a realizá-lo. Os testes devem ser realizados porque o álcool reage de maneira diferente nos indivíduos, inclusive com relação ao gênero:

Para um homem de 72 Kg, o consumo de uma dose de álcool (definida pela OMS como 14 g de etanol puro, o equivalente a um copo de cerveja ou uma taça de vinho) leva em média a uma alcoolemia de 0,2 g/l, após uma hora da ingestão. Uma mulher de mesmo peso atinge alcoolemia de 0,3 g/l (WHO, 2007).

Segundo Jesus (2008), a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e apresentou novas regras administrativas, bem como penais aos

condutores que dirigirem veículos automotores estando embriagados ou sob efeito de alguma outra substância psicoativa que possa determinar dependência.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Infração – gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação (BRASIL, 2008).

O Art. 165, do Capítulo XV denominado “Das Infrações” do Código de Trânsito Brasileiro, alterado pela Lei nº 11.705 de 2008, traz algumas particularidades entre cometer infração e cometer crime ao dirigir embriagado. A condução sob efeito de álcool ou de substâncias psicoativas sofre distinções entre conduzir normalmente e conduzir de forma anormal e imprudente (em ziguezague, subindo calçadas, avançando sinais vermelhos), pois o simples fato de conduzir embriagado já coloca o condutor sob risco de multa, apreensão da carteira de motorista, retenção do veículo, além de acumular pontos na carteira (JESUS, 2008).

Um dos artigos mais polêmicos do CTB pertence ao Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito, pois quando há homicídio sob efeito de embriaguez, sua interpretação tem diferido nos julgamentos e, o teste para aferir a taxa de alcoolemia que servirá de prova pericial não pode ser feita sob coação. Assim explica o artigo 306 do CTB *ipses litteris*:

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:

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.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 1997).

O condutor flagrado em delito ao conduzir embriagado e, ao se envolver em acidente de trânsito deverá submeter-se a testes para mensurar as taxas de substâncias psicotrópicas por meio de sistemáticas distintas que acusem a taxa de alcoolemia. No entanto, para obter a prova pericial que constate a taxa superior aos 6 (seis) decigramas e configure crime é necessário a

anuência do condutor infrator de acordo com o Art. 277 do CTB, com nova redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado (BRASIL, 2006).

Já em relação a classificação do homicídio, quando a morte é provocada em acidente de trânsito por condutor embriagado, há uma extensa polêmica sobre a intenção do autor que, ao embriagar-se e conduzir incorre no risco de matar ou morrer, mas a prova técnica nem sempre pode ser obtida, pelo direito que tem o infrator de não gerar autoincriminação.

Calha lembrar que o art. 158 do CPP diz que se a infração penal deixar vestígios o exame de corpo de delito será imprescindível para a prova da materialidade delitiva, não podendo supri-lo nem mesmo a confissão do acusado, sendo esta regra de inteira aplicação em relação ao crime do art. 306.

Em outras palavras, antes bastava a prova indireta; “de olho”; o exame clínico; a prova testemunhal, mas com a mudança a lei passou a exigir prova técnica, de impossível obtenção sem a anuência do infrator (MARCÃO, 2011, p. 2).

Entre as definições consultadas a respeito dos crimes doloso e culposo foi verificado, junto ao Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, designado como Código Penal, ao qual sofreu alterações e, conseqüente inclusão dos incisos I e II pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984. Dessa forma, segue as definições dos crimes culposo e doloso, presentes na legislação mencionada, a fim de uma melhor compreensão sobre qual deles o condutor embriagado deverá receber as punições por seus atos, quando provocar acidentes com vítimas fatais e, para isso nos valem os artigos 18 e 19 do Código Penal de 1940:

Art. 18 – Diz-se o crime:

Crime doloso

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único – Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

Agravação pelo resultado.

Art. 19 – Pelo resultado que agrava especialmente a pena, só responde o agente que o houver causado ao menos culposamente (BRASIL, 1940).

Além disso, o Código Penal, nos parágrafos 3º e 4º, do Art. 121, trata do agravo das penas quando o homicídio for culposo e o infrator foge do local do crime e com relação ao culposo quando a vítima for menor de 14 anos ou com idade superior a 60 anos.

§ 3º Se o homicídio é culposo:

Pena – detenção, de um a três anos.

Aumento de pena

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (quatorze) ou maior de 60 (sessenta) anos (BRASIL, 1940).

Já o Art. 277 do CTB, alterado pela Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, classifica na mesma situação com correspondência de aplicação da lei, os casos identificados sob a influência de substâncias entorpecentes “§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos”.

O delito culposo é definido por Mirabete (1994) como “a conduta humana voluntária (ação ou omissão) que produz resultado antijurídico não querido, mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado”.

São elementos do crime culposo: I-) conduta humana voluntária; II-) inobservância do dever objetivo de cuidado, manifestada por meio de uma negligência, imprudência ou imperícia; III-) resultado lesivo não querido, tampouco assumido; IV-) nexo de causalidade entre a conduta e o resultado; V-) previsibilidade; e VI-) tipicidade (o crime culposo só se configura quando houver expressa previsão legal) (NETO, 2012).

Segundo Pinotti e Angeluci (2010), “a Lei 11.705/08 visa a proteção da vida e da segurança viária. O legislador ordinário não teve o escopo de transgredir nenhum princípio constitucional, por outro lado, instituiu uma lei que procura estabelecer a tolerância zero no combate daqueles que utilizam de seu direito à liberdade em detrimento do direito à vida de outrem”.

§ 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.

(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008).

§ 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, 2006).

Moraes (2012) ao comentar sobre a modificação do Art. 306 do CTB, que acrescentou a dosagem de álcool superior a 6 decigramas, afirma que esse detalhe da dosagem para mensurar a quantidade ingerida trouxe uma situação bastante complexa às autoridades do trânsito e, conseqüentemente, aos julgamentos e apelações advindas desse fato, porque o condutor tem o direito de negar-se a soprar o bafômetro que constitui uma atitude de autoincriminação.

Ao exigir uma concentração específica de álcool por litro de sangue, a nova redação do art. 306 do CTB inovou em relação à anterior, que exigia tão somente a direção “*sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos*”. Assim, em que pese a conhecida intenção do legislador de recrudescer a Lei, reduzindo os acidentes e mortes no trânsito, tal alteração acabou por dificultar – se não impossibilitar – a tipificação do delito em comento (MORAES, 2012, p. 9).

Para o autor é necessária a realização de testes de alcoolemia, porque sob nenhuma hipótese a autoridade policial conseguirá com exatidão, a olho nu, assegurar a utilização de substâncias psicoativas pelo condutor envolvido em acidente de trânsito com morte.

Tais provas [...] consistirão, principalmente, nas declarações de testemunhas e em parecer médico. Essas provas poderão dizer se o motorista estava ou não alcoolizado, mas não *em que grau*, frustrando os objetivos da nova lei de punir [...] penalmente, aquele que estivesse com 6 decigramas ou mais (MORAES, 2012, p. 9).

Barifouse (2011) argumenta que no primeiro semestre de 2011, houve registro no Estado de São Paulo do “maior número de homicídios culposos no trânsito desde a entrada em vigor da Lei Seca, em 2008, segundo dados da Secretaria de Segurança do estado”.

Ainda segundo o autor, a recusa em fazer o teste do bafômetro constitui-se em uma brecha na lei propiciada pela assinatura do Brasil ao Pacto de San José da Costa Rica que fala da autoincriminação. De acordo com Barifouse (2011), há um projeto de lei tramitando no Senado para instituir a prisão de qualquer condutor flagrado sob efeito de substância psicoativa para possibilitar a incriminação mesmo sob a hipótese de se recusar ao teste do bafômetro.

O Supremo Tribunal Federal (STF) ao julgar o Habeas Corpus HC 107.801/SP, em setembro de 2011, inovou no tema. Seguindo o voto condutor do Min. Luiz Fux, a primeira turma concluiu que o homicídio na forma culposa, na direção de veículo automotor, prevalece

se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção perante a embriaguez alcoólica eventual (ALVES, 2011, p. 1).

Dentre as decisões do STF com relação a crime cometido no trânsito por embriaguez, a que mais tem gerado polêmica e confusão nos meios de comunicação e entre os juristas é a do Ministro Fux, que isentou o condutor de homicídio doloso, afirmando que o álcool não foi ingerido com a intenção de matar.

Segundo o jurista e criminalista Damásio de Jesus, autor do livro *Crimes de trânsito*, embora a teoria do direito *Actio Libera In Causa* determine que “só a embriaguez não configura dolo eventual”, os motoristas que matam no trânsito costumam ter atitudes que evidenciam a intenção de matar. “O dolo é o famoso ‘dane-se’ do direito penal”. Os motoristas que bebem e dirigem em alta velocidade, cometem barbaridades ao volante. Isso basta para configurar o dolo (ABBUD; PINHONI, 2011).

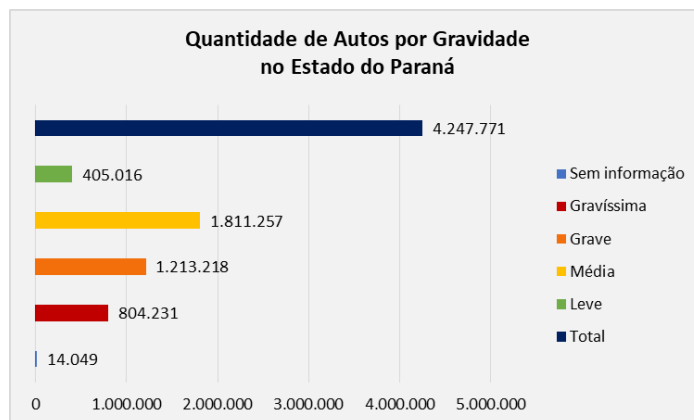
Jesus (2004) também se opõe à decisão de Luiz Fux por julgá-la absurda ao classificar como crime doloso apenas quando o autor do delito beba para encorajar-se a cometer o crime. O jurista que os casos têm que ser julgados separadamente conforme as suas circunstâncias, “mas há situações que temos que levar para o terreno do dolo”, afirma.

Há grande dissonância entre os doutrinadores com relação à compatibilidade entre “homicídio tentado e dolo eventual”. Néelson Hungria (1979), em análise ao Código Penal garante que “se o agente *aquiesce* no advento do resultado ‘morte’, previsto como possível, é claro que este entra na órbita de sua volição: logo, se, por circunstâncias fortuitas, tal resultado não ocorre, é inegável que o agente deve responder por homicídio tentado”.

Segundo D’Urso (2010), a classificação como homicídio doloso (intenção de matar ou assumir o risco da morte) ou culposo (acidental) levanta uma polêmica sobre o dolo eventual e a culpa consciente que a Doutrina e a Jurisprudência não esclarecem. “Uma corrente de doutrinadores chega a sustentar que nunca existe dolo eventual em homicídio no trânsito. No entanto, é bom esclarecer que o dolo direto existe quando alguém, no volante de um carro, deliberadamente mata outrem”, esclarece o autor. Ele observa, ainda, que há uma tendência de recrudescimento das penalizações dos crimes no trânsito quando o condutor embriagado provoca vítimas fatais e o enquadramento como homicídio doloso supera o culposo. “Aliás, como aconteceu em Brasília, em 2007, quando um motorista que dirigia alcoolizado e em alta velocidade foi a Júri por ter invadido o eixão sul e atropelado e matado um ciclista de 25 anos, sem prestar socorro à vítima”, complementa o autor.

Nesse sentido, Neto (2012) afirma que a morte provocada no trânsito por motorista embriagado deverá ser enquadrada no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, deverá ser considerado homicídio culposo no qual o infrator não teve a intenção de matar.

Figura 1 - Gráfico 01 – Quantidade de Autos por Gravidade no Estado do Paraná.



Fonte: BI – Detran/PR.

Países com experiências de sucesso, como a França, Suécia e Alemanha, apontam que não existam soluções milagrosas para a redução de mortes. Esses países, que hoje sustentam o movimento “visão zero” – indicam a fiscalização e a educação de trânsito como chaves para a redução de seus números. Somado a esses dois pilares, há a infraestrutura para que os grandes centros urbanos tenham ruas que perdoam. O que isso significa? Um conceito novo, que vem sendo defendido em países que optaram por reestruturar suas vias para as pessoas e, não para os veículos. O erro do condutor sempre acontecerá no trânsito, mas as vias devem estar preparadas para ele e para proteger as pessoas (ABETRAN, 2017).

Ao encontro desse pensamento de vanguarda, temos como ordenamento jurídico, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), datado de 1997, que apresenta algumas formas de penalidades com o intuito de educar condutores infratores. Aqueles que cometem infrações de trânsito agravadas e colocam a vida em perigo, receberão as penalidades mais elevadas (ABETRAN, 2017).

Em âmbito nacional é possível verificar muitas iniciativas governamentais para que os condutores sejam sensibilizados em relação aos perigos de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, ocorreu o premiado Projeto “Operação Lei Seca”, que consiste em blitz sistematizadas, presentes na cidade todos os dias da semana, em operação conjunta com equipes de fiscalização, como as de educação de trânsito. Esse projeto, nos últimos 10 anos, atingiu números de redução consideráveis, como a diminuição de

50% no número de motoristas flagrados conduzindo veículos automotores após a ingestão de bebida alcoólica, além da redução de 53% de mortes no trânsito, segundo a fonte da Seguradora Líder, responsável pelo seguro DPVAT no país. (JOMAR; ABREU; LAUS, 2013)

No Paraná, até o momento, não existe uma campanha tão agressiva no enfrentamento desse desvio de comportamento do condutor.

A Secretaria de Saúde do Paraná, em parceria com o Detran, aparece nesse cenário com o Programa Vida no Trânsito, que implementa uma forma de quantificar os óbitos e suas causas. Outro projeto que também começa a se destacar no cenário Estadual é o Justiça e Sobriedade. O município pioneiro na implantação foi São José dos Pinhais, que em 2015 começou a voltar seus olhos para os condutores infratores, pegos em flagrante dirigindo embriagados, sem que desta conduta derive resultados de lesão ou perigo concreto a bens jurídicos protegidos pela lei (como a vida e a integridade física, por exemplo). São aqueles abordados em blitz de fiscalização (BRASIL, 2017).

Outros municípios começam a replicar a iniciativa, como Maringá, Cascavel e Campo Mourão. Já na tentativa de implantação desse projeto na cidade de Curitiba, ocorre um questionamento obrigatório aos órgãos de trânsito municipal e estadual, a saber: quem são os condutores infratores que se enquadram no artigo 165 do CTB? E desses que são autuados por embriaguez, quantos se enquadram no artigo 306 do CTB? Esses dois questionamentos acabam abrindo um abismo gigantesco entre a diferença de ter os dados e conhecer os dados. Hoje, o que se pode dizer é que os órgãos de trânsito sabe com exatidão quantos autos de infrações são lavrados no Estado e quais são esses veículos, mas desconhecem comportamentalmente a história desses condutores, pois são duas as formas de tratamento aplicadas pela legislação para condutores que cometeram o mesmo tipo de infração. Quais das duas formas promovem uma mudança de comportamento?

Esta pesquisa tem por objetivo traçar o perfil do condutor paranaense que se enquadra no crime de trânsito e realizar um comparativo entre a penalidade aplicada nos condutores de São José dos Pinhais e de Curitiba. E também responder a seguinte pergunta: depois da pena aplicada realmente existe diferença entre os condutores desses dois municípios?

Para que esse perfil possa ser traçado, a ideia é a implantação de um centro de pesquisa que forneça subsídios para a área de educação com ênfase no trânsito.

3 ABORDAGEM METODOLÓGICA

O Paraná tem no trânsito sérios problemas em levantamento de dados. Em uma tentativa de diminuir a subnotificação em relação às vítimas desse modal, o Governo Federal vem injetando muita energia no Projeto Registro Nacional de Acidente e Estatística de Trânsito (RENAEST). Esse projeto tem como objetivo, abastecer os órgãos executivos de trânsito com informações suficientes para a elaboração de ações mais assertivas, quando o assunto for óbito, motivo de sinistro e quantificação de vítimas. (DETRAN, 2021)

Enquanto o Projeto Nacional se encontra em fase de implantação, tem-se no Paraná um cenário desanimador, pois existem vários órgãos que trabalham com dados de vítimas de trânsito.

Nesse cenário, atuam nas vias a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar, o Corpo de Bombeiros, Agentes de Trânsito Municipais e Guarda Municipal. Temos ainda a Secretaria de Saúde e o IML, que acabam sendo diretamente impactados pelos resultados do comportamento de condutores infratores. Todos esses atores trabalham com banco de dados diferentes e que não se comunicam (DETRAN, 2021).

O Detran/PR hoje se divide em 03 grandes estruturas: Coordenadoria de Infrações, de Habilitação e de Veículos. No entanto, essas áreas, não se comunicam. Logo, uma autuação não está ligada a um condutor e, uma multa também não poderá ser rastreada pelo veículo. O órgão estadual de trânsito sabe, em segundos, quantos autos de infrações foram emitidos, mas não faz a menor ideia de quem é esse infrator. O mesmo órgão consegue saber quantos veículos estão circulando de maneira irregular, mas não analisa o comportamento desse proprietário.

Para o levantamento de dados dos condutores infratores que foram autuados no Art. 165 do CTB, foi realizada uma pesquisa manual entre os alunos do Curso de Reciclagem de Condutores Infratores do Detran/PR. A Coordenadoria de Educação para o Trânsito – Detran/PR cedeu sua lista de chamada e, de maneira manual, foram consultados e classificados os alunos que tiveram a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa por ingestão de bebida alcoólica.

Uma vez matriculado no Curso de Reciclagem para Condutores Infratores, esse aluno, a partir do número de processo, pode ser rastreado no Sistema de Habilitação. Com isso, foi possível saber o nº da CNH, consultar o histórico de condutor e, dessa forma traçar um perfil (quantidade de infrações, número de penalidades e reincidência). Cabe ressaltar que cada assunto se encontra em sistemas separados, sendo a consulta realizada manualmente.

No entanto, a consulta ao Sistema de Habilitação – Detran/PR ainda não alcançava toda a necessidade para o estudo do perfil de condutores, pois não dava acesso à quantidade de álcool ingerido no momento de autuação, sendo esse um fator determinante para classificar o ato como

crime. Foi preciso, então, com os números de notificações do Sistema de Habilitação, consultar o Sistema de Infração do Detran/PR, o Sistema de Gestão de Infração de Trânsito (GIT).

Aliado aos sistemas internos do Detran/PR, o Business Intelligence (BI) da Polícia Militar e do IML foi uma ferramenta essencial para as pesquisas do trabalho. Com ele, foi possível traçar um panorama mais holístico em relação ao trânsito no Estado do Paraná. Foram referências os sistemas BI do Detran/PR e IML, bem como o BATEU da PM. A partir da análise dos resultados desse último ficou evidente, inclusive, as baixíssimas quantidades de blitz que hoje são feitas na cidade de Curitiba.

Problema de pesquisa: a participação no Projeto Justiça e Sobriedade, segundo dados do Detran, causa impacto no comportamento de condutores que já dirigiram embriagados?

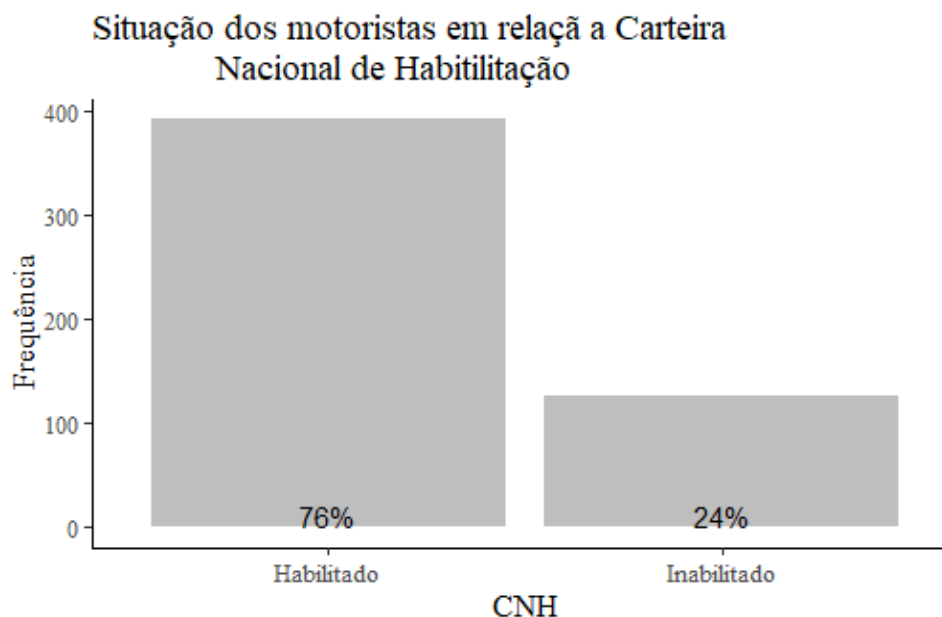
Hipótese 1: A participação no Projeto Justiça e Sobriedade causa uma redução na reincidência de autuações no art. 165.

Hipótese 2: Com os dados que o Detran possui, não é possível traçar um perfil estatisticamente significativo para os indivíduos que foram autuados no art. 165.

Para responder ao problema da pesquisa, a metodologia mais apropriada é a quantitativa, através do teste de regressão logística múltipla, pois pretende-se testar se a participação no Projeto Justiça e Sobriedade diminui as chances de o indivíduo reincidir no Art. 165.

A amostra é composta por motoristas que foram autuados em duas cidades: Curitiba e São José dos Pinhais, sendo que apenas na segunda o projeto está institucionalizado. Todavia, não foi possível consultar todos os dados das autuações, pois os coletados são referentes apenas à amostra de pessoas que participaram do Curso de Reciclagem oferecido pelo Detran/PR. Não foi possível coletar os dados de todas as autuações, já que estas não discriminam informações específicas a respeito do perfil dos condutores.

Em razão da diminuta quantidade de dados, a amostra final totalizou 517 casos. Destes, porém, ainda há uma certa quantidade de condutores não estão devidamente habilitados, conforme gráfico 2. Portanto, não é possível saber se os 24% de não habilitados de fato não reincidiram na conduta de beber e dirigir. Dito isso, foi organizado dois modelos de regressão logística. O primeiro contém todos os 517 casos e, o segundo excluindo os 24% não habilitados, conforme observações da Tabela 1, modelo 2.



Fonte: BI Detran/PR.

Ao analisar o teste de regressão com os dados adquiridos², considera-se que se trata de uma quantidade muito pequena de observações. Logo, após a verificação dos modelos, verificou-se que não há relação estatística entre nenhuma das variáveis testadas. Utilizando esse montante de dados, concluiu-se que participação no projeto, não influencia na conduta dos motoristas.

Tabela 1-Análise da reincidência da autuação no art. 165 entre motoristas que participaram do Projeto Justiça e Sobriedade

Predictors	Modelo 1		Modelo 2	
	Odds Ratios	p	Odds Ratios	p
(Intercept)	0.00	0.979	0.00	0.981
Participação no Projeto Justiça e Sobriedade	0.68	0.164	0.87	0.659
Sexo (Masculino)	6703121.13	0.981	6453819.27	0.983
Observations	517		391	
R ² Tjur	0.013		0.012	

Fonte: Autora, a partir dos dados do BI Detran/PR.

Ademais, não há relação entre o sexo do infrator e a reincidência. Todavia, novamente entendemos que parte da explicação para esses resultados encontra-se na falta de dados disponíveis para analisar essa importante política pública implementada na cidade de São José

² Trata-se de uma amostra não representativa dos condutores de Curitiba e SJP, e nem mesmo representativa dos condutores autuados no art. 165, mas são os dados atualmente disponíveis e que puderam ser coletados através do sistema do Detran-PR.

dos Pinhais. Acredita-se que, caso existissem mais dados, os valores de “p” seriam menores que 0.05 e, portanto, mais significativos.

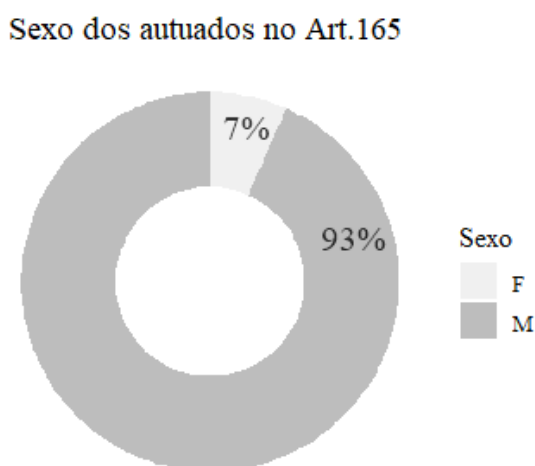
A hipótese “1” foi refutada, porque não encontramos relação estatística entre a reincidência de autuações no Art. 165 e a participação no Projeto Justiça e Sobriedade. Isso provavelmente ocorreu em razão da falta de dados disponíveis no Detran/PR. Portanto, a hipótese “2” pode ser confirmada: evidências dessa falta de dados é a inexistência de relação significativa entre o sexo dos condutores autuados e a reincidência.

4 RESULTADO E DISCUSSÕES

Os acidentes de trânsito e transporte representam a principal causa de morte por causas externas, a décima primeira causa de todas as mortes e o nono fator contributivo para a carga mundial de morbidade.

O custo resultante destes sinistros é elevado no Brasil. Segundo dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS/MS), consultados em setembro de 2020, no ano de 2019 foram gastos aproximadamente 251,1 milhões de reais com mais de 174 mil internações em decorrência de acidentes de trânsito, financiadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), predominantemente de homens jovens e motociclistas.

Figura 2 Gráfico 3 – Sexo dos autuados no Art. 165



Fonte: BI – Detran/PR.

Foram registrados 95.653 (noventa e cinco mil e seiscentos e cinquenta e três) acidentes de trânsito e transporte em vias urbanas, estradas e rodovias estaduais, envolvendo 206.339 (duzentas e seis mil e trezentas e trinta e nove) pessoas. Destes, 85.619 (oitenta e cinco mil e

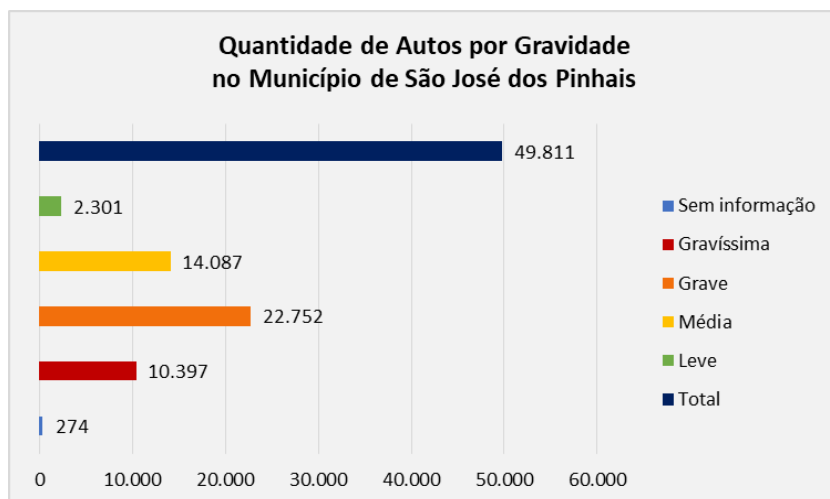
seiscentos e dezenove) ocorreram em vias urbanas e, 10.034 (dez mil e trinta e quatro) registrados em estradas e rodovias estaduais, com 186.647 (cento e oitenta e seis mil e seiscentos e quarenta e sete) e 19.692 (dezenove mil seiscentos e noventa e dois) indivíduos envolvidos, respectivamente. Quanto aos envolvidos nestes acidentes, 829 (oitocentos e vinte e nove) foram a óbito no local do acidente (266 em vias urbanas e 563 em estradas e rodovias estaduais) e, outros 276 (duzentos e setenta e seis) vieram a falecer na ambulância (139 em vias urbanas e 137 em estradas e rodovias estaduais), durante o transporte ao serviço de emergência em saúde. Outros 36.540 (trinta e seis mil quinhentos e quarenta) envolvidos tiveram algum ferimento (29.644 em vias urbanas e 6.896 em estradas e rodovias estaduais) e 168.694 não tiveram lesões – Dados do Sistema BATEU sobre acidentes registrados em vias urbanas, estradas e rodovias estaduais, em 2019.

Segundo pesquisa da VIGITEL 2019, realizada pela Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS/MS), no conjunto das 26 Capitais mais o Distrito Federal, observou-se que 5,6% dos indivíduos maiores de 18 anos referiram conduzir veículo motorizado após consumo de bebida alcoólica, sendo essa proporção notadamente maior em homens (9,7%) do que em mulheres (2,1%). A frequência de dirigir após o consumo de bebida alcoólica diminui a partir dos 35 anos de idade, em mulheres, e dos 45 anos, em homens. Em ambos os sexos, a frequência dessa condição aumenta intensamente com o nível de escolaridade.

A Cidade de São José dos Pinhais foi escolhida como fonte de referência para o estudo por ser o município no Estado do Paraná que há mais tempo implantou o Projeto Justiça e Sobriedade, que consiste em uma suspensão condicional do processo criminal. Nesse contexto, o condutor infrator deve ter sua pena aplicada em no máximo 30 dias, o apenado passa por 08 horas de palestra educativas e 90 horas de serviços voluntários em hospitais portas abertas para o trauma.

A população da cidade de São José dos Pinhais é formada por cerca de 400.000 (quatrocentos mil) habitantes (IBGE/2020) e, tem registrado no Sistema de Habilitação mais de 2.000 (duas mil) autuações, sendo 440 (quatrocentas e quarenta) por Alcoolemia - Art. 165 e o número de suspensões e cassações conforme gráfico:

Gráfico 4 – Quantidade de Autos por Gravidade no Município de São José dos Pinhais.

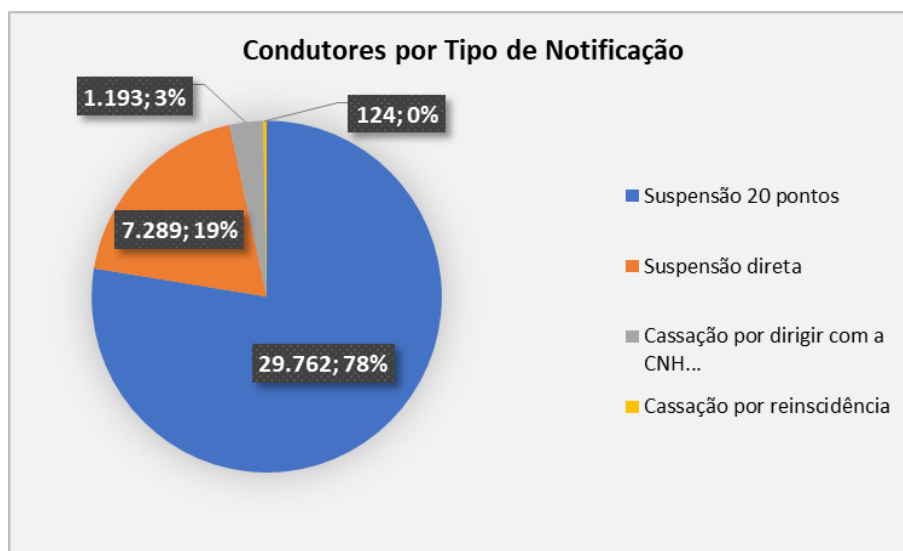


Fonte: BI – DETRAN/PR.

Na cidade de Curitiba, a penalidade do Artigo 165 – ser flagrado dirigindo após ingerir bebida alcoólica ou substância psicoativa que gere dependência, é aplicada de acordo com o Código Penal e o Código de Trânsito Brasileiro. Conta com a possibilidade de uma suspensão do processo criminal, mas não de uma forma estruturada como em São José dos Pinhais. Cabe ao magistrado aplicar a pena alternativa que muitas vezes acaba sendo pagamento de cesta básica, sem considerar o contexto em que o infrator causou prejuízo.

A população da cidade de Curitiba é hoje de cerca de 2 milhões de pessoas, sendo que, no ano de 2019, tiveram mais de 40.000 (quarenta mil) autuações, destas 1129 (mil cento e vinte nove) por alcoolemia (Art. 165). Esses números, quando comparados, mostram claramente que no município de São José dos Pinhais são realizadas mais operações de fiscalização do que na cidade de Curitiba.

Gráfico 5 – Condutores por tipo de notificação



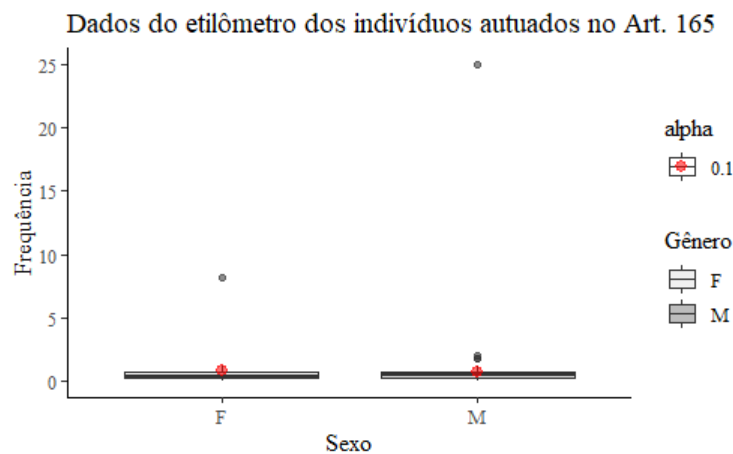
Fonte: BI – Detran/PR.

Os dados analisados quebram alguns paradigmas. A principal informação extraída da análise foi que, diferentemente do que a maioria das pessoas pensam, o maior número de flagrante de condutores infratores dirigindo embriagados foi constatado no período diurno.

É evidente que tal fato possui muitas variantes, sendo uma delas o fato de as fiscalizações serem feitas mais no período diurno. No entanto, esse fator deve ser ponto para um outro estudo.

Outra constatação importante a ser ressaltada é que, diferente do discurso amplamente divulgado pela população, os motoristas não são flagrados levemente embriagados. Os autos de infração mostram que os condutores que não se negaram a realizar o exame do etilômetro apresentaram níveis muito além do estipulado por lei.

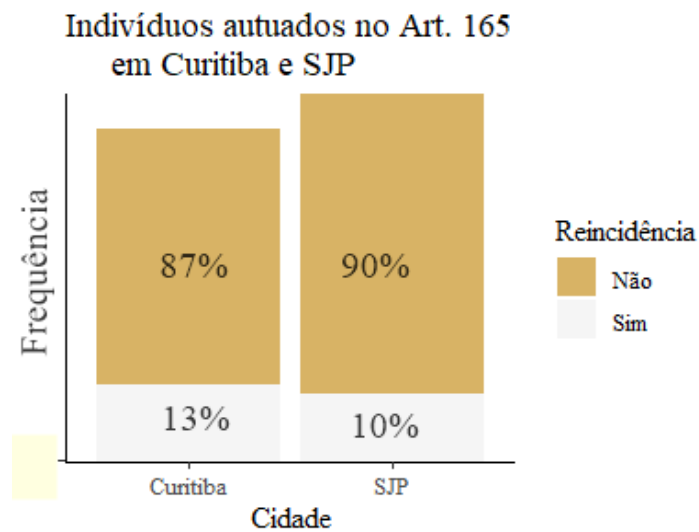
Figura 3 Gráfico 6 – Etilômetro (0,30)



Fonte: BI – Detran/PR.

Ainda na análise, cabe ressaltar que, apesar de pequeno, o número de mulheres sendo flagradas dirigindo embriagadas vem aumentando ano a ano, conforme gráfico:

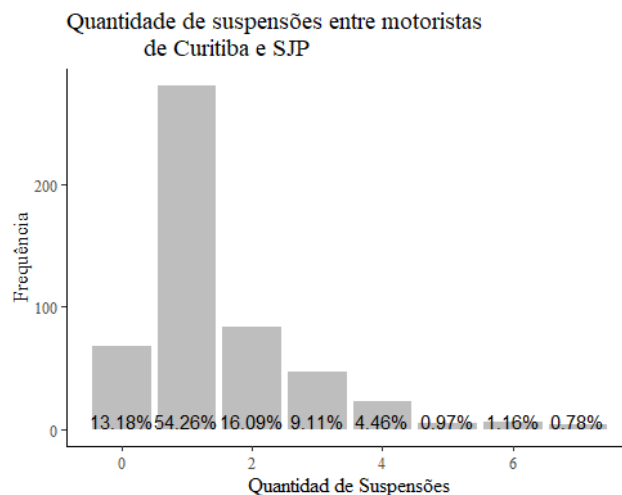
Figura 4 Gráfico 7 – Autuados no Art. 165



Fonte: BI – Detran/PR.

No entanto, a pesquisa revela que poucos condutores infratores foram efetivamente impactados com a penalidade aplicada, seja em São José dos Pinhais ou Curitiba. O histórico do condutor demonstra que a maioria deles voltou a cometer infrações e muitos deles são reincidentes na mesma infração estudada.

Figura 5 Gráfico 8 – Suspensão



Fonte: BI – Detran/PR.

Já o Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança no Trânsito de 2018, divulgado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), mostrou que os acidentes de trânsito resultam por ano em, aproximadamente, 1,35 milhões de mortes em todo o mundo, além de gerar lesões não fatais aos envolvidos em uma taxa que varia entre 20 e 50 milhões de pessoas.

Comparados ao Brasil, os números também não são promissores. A quantidade de pessoas impactadas de forma negativa com o trânsito brasileiro é impressionante. Cerca de 500 (quinhentas) mil pessoas ficam com algum tipo de trauma psicológico. A falta de percepção de risco do brasileiro é um dos responsáveis pela baixa adesão às Leis de Trânsito.

Vários fatores aumentam os acidentes de trânsito bem como o risco de morte ou de lesões não fatais advindas desses. Dentre eles, a condução automobilística sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas é considerada um dos mais importantes fatores de risco. Assim sendo, a aplicação efetiva da legislação de trânsito no que tange à fiscalização prévia e à penalidade apropriada quando da utilização dessas substâncias se faz necessária para a prevenção das injúrias e mortes no trânsito.

No Paraná, até meados de setembro de 2020, foram registrados, no sistema do Datusus/MS, gastos aproximados de 16 milhões de reais com mais de 10.000 internações, por ferimentos causados por acidentes de trânsito, predominantemente de homens (74,55%), sendo 72,06% destes na faixa etária de 15 a 49 anos de idade. Do total de internações, predominam os motociclistas (42,58%), seguido de outros tipos de acidentes de transporte (28,84%), pedestres (9,73%), ocupantes de automóveis (9,44%) e ciclistas (7,15%). Em 2021, até essa data, já foram contabilizadas 4.992 (quatro mil novecentos e noventa e duas) internações, por este agravo, de residentes no estado do Paraná, com gasto em torno de 7 milhões de reais.

Conforme dados do IML, em 2019 foram realizados 1469 (mil quatrocentos e sessenta e nove) exames toxicológicos de paranaenses que, infelizmente, perderam suas vidas em sinistros considerados de média e grave monta, sendo que 584 (quinhentos e oitenta e quatro) positivaram para álcool. Entretanto, a existência da legislação por si só não garante a não utilização dessas substâncias por condutores. É necessário que se tenha uma fiscalização adequada e a garantia de penalização efetiva aos infratores.

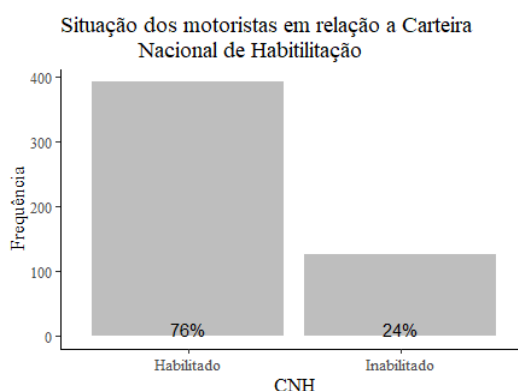
O Governo Federal sinaliza uma preocupação com o assunto e tenta emplacar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRAS), mas a prática mostra que atitudes a nível estadual e municipal são fundamentais para que a mudança de comportamento internalize na população.

Os dados analisados mostram que a maior parte dos condutores que foram autuados são homens, entre 20 a 55 anos. Fica demonstrado, ainda, que o índice de reincidência em alcoolemia nesses condutores não é tão acentuado, mas isso não quer dizer que esses condutores não voltaram a ter o mesmo comportamento e, sim, que não foram flagrados dirigindo ao volante. Essa ressalva se faz necessária, perante a constatação de que o índice de blitz realizadas

nos dois municípios é ínfima. A certeza da falta de fiscalização causa uma sensação de impunidade, fortalecendo o sentimento para que o condutor não receia em desobedecer a norma.

A pesquisa mostra, ainda, um altíssimo índice de condutor não habilitados em São José dos Pinhais, pois cerca de 24% dos condutores abordados sequer tinham a Carteira Nacional de Habilitação.

Gráfico 9 – Situação dos motoristas em relação a Carteira Nacional de Habilitação



Fonte: BI – Detran/PR.

Os condutores não habilitados não aparecem na lista de pesquisados de Curitiba, uma vez que foram listados os alunos do curso de reciclagem para condutores infratores, logo 100% dos habilitados que tiveram a penalidade de suspensão da CNH aplicada. Como o Detran do Paraná não possui nenhum projeto voltado ao cidadão que dirige de forma irregular, por exemplo os não habilitados, esses atores são invisíveis para o Departamento Estadual de Trânsito.

Apesar do estudo não conseguir apontar uma real diferença entre os condutores que sofreram a penalidade imposta por São José dos Pinhais e Curitiba, a pesquisa ressaltou a necessidade de uma penalidade mais focada no perfil do infrator e, que se faz necessário acompanhar a tendência da individualização da pena.

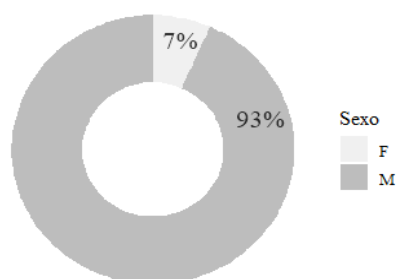
Atualmente, os paranaenses que tiveram suas CNHs suspensas por terem estacionado de maneira irregular, frequentam o mesmo curso para condutores infratores que foram flagrados dirigindo embriagados e que causaram ou não algum tipo de crime de trânsito. Aulas genéricas, com assuntos superficiais, ferindo o principal objetivo da penalidade, que é fazer com que infrator assuma sua real responsabilidade diante do fato.

Não existe nenhuma política pública estadual destinada efetivamente para a redução de mortos e lesionados no estado do Paraná, o que chega a ser uma incongruência, uma vez que, de acordo com dados da SESA, 70% dos leitos hospitalares são ocupados por vítima de trânsito.

Logo, essa pesquisa demonstra a urgente necessidade de projetos voltados para esse assunto. Que cada órgão envolvido com a mobilidade direcione seus esforços para esse objetivo e, que juntos esses números sejam analisados e transformados em informações fidedignas para um diagnóstico coerente e efetivo.

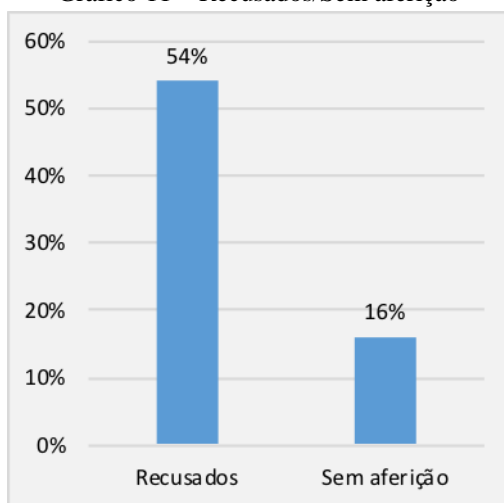
Gráfico 10– Ocorrência por gênero.

Sexo dos autuados no Art.165



Fonte: BI – Detran/PR.

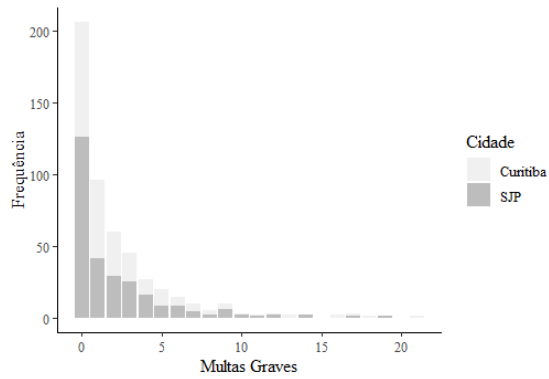
Gráfico 11 – Recusados/Sem aferição



Fonte: BI – Detran/PR.

Gráfico 12 – Grave

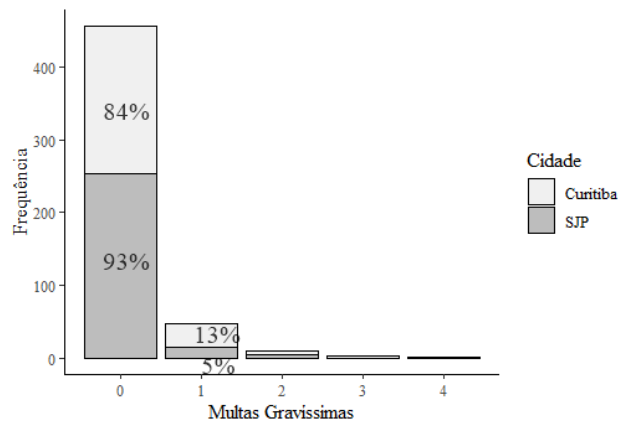
Quantidade de multas graves entre motoristas de Curitiba e SJP



Fonte: BI – Detran/PR.

Gráfico 13 – Gravíssimas

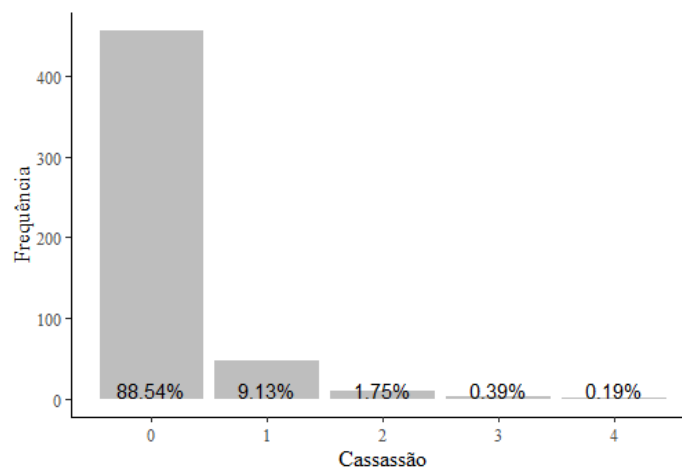
Quantidade de multas gravíssimas entre motoristas de Curitiba e SJP



Fonte: BI – Detran/PR.

Gráfico 14 – Cassação

Quantidade de motoristas autuados e que tiveram suas carteiras cassadas



Fonte: BI – Detran/PR.

A seguir, tem-se o boxplot dos dados do etilômetro, de acordo com o sexo. Dessa forma, os dados encontram-se divididos entre homens e mulheres. Ao interpretá-los, verificou-se que, no caso das mulheres, há apenas uma que foi autuada com aferição próxima a 10.

No entanto, a situação masculina se agrava, uma vez que se detectou ao menos 3 casos acima da medida e, um caso que destoa totalmente da média, com quase 25.

Por fim, conclui-se que, diante da comparação dos gráficos, a maioria dos indivíduos foi autuada com uma quantidade de álcool semelhante, entre 0 e 1. Todavia, há variações em ambos os grupos.

4.1 PRODUTO 1 – CENTRO DE ESTUDO DO PERFIL DOS CONDUTORES PARANAENSES

O estudo realizado entre os condutores que foram flagrados dirigindo após ingerir bebida alcoólica ou substância psicoativa que gere dependência demonstrou claramente uma falta de informação do Departamento Estadual de Trânsito em relação aos seus clientes.

Muitos dados são gerados, diversos números de CNHs emitidas, quantidades de penalidades de cassação e suspensão aplicadas, entre outras, mas esses dados não são analisados e, na maioria das vezes, não são quantificados de forma a se traçar um perfil, ou um comportamento contumaz. Ficam em um grande repositório sem acesso.

O Detran/PR hoje, dentro da Coordenadoria de Educação para o Trânsito, tem uma divisão específica para o curso de reciclagem para condutores infratores. Na prática, hoje, esse setor apenas trabalha como uma secretaria administrativa gerenciando o bom andamento dos cursos: calendário e armazenamento de listas de frequência. A ideia é que esses profissionais façam uma análise prévia dos alunos agendados, traçando um perfil comportamental para:

- 1) abastecer um banco de dados referente aos condutores que estão cumprindo a penalidade e seu grau de reincidência. O banco de dados, depois, poderá ser usado como embasamento em uma proposta legislativa para a aplicação de penalidade diferenciada para cada perfil de condutor;

- 2) possibilitar o fortalecimento didático para os instrutores que estão ministrando os cursos para os condutores infratores, direcionem quais os assuntos que devem ser abordados com mais ênfase e, caso seja constatado um aluno com um perfil fora da curva, uma fala mais direta para esse assunto;

- 3) possibilitar a produtividade: (teoria científica em ter habilidade para gerar previsões testáveis) caso fique evidente que um condutor está com algum tipo de

comportamento contumaz, a possibilidade de ser encaminhadas mensagens educativas de acordo com a infração que ele mais comete, alertando dos perigos e das penalidades que possam ser impostas, conforme ordenamento jurídico. Essa abordagem poderá ser realizada por podcasts, vídeos pelo celular e até mesmo alertas nos aplicativos do Detran/PR.

Para a implantação de campanhas de mobilização usando a produtividade não há grandes impedimentos, uma vez que o Detran já tem um setor específico para essa área, condutores infratores e todos os dados dos condutores estão inseridos no Sistema de Habilitação: nome, e-mail e celular. A aproximação entre o Departamento Estadual de Trânsito e os seus clientes é uma das possibilidades para atingir a tão sonhada mudança de comportamento.

4.2 PRODUTO 2 – CONCENTRAÇÃO DE BANCO DE DADOS

O estudo realizado entre os condutores que foram flagrados dirigindo após ingerir bebida alcoólica ou substância psicoativa, que promove dependência demonstrou claramente uma falta de informação do Departamento Estadual de Trânsito em relação aos seus clientes.

Para a obtenção de dados minimamente necessários para uma análise de diagnóstico, hoje, se faz necessário o acesso há no mínimo 03 (três) tipos de sistema diferentes.

Para exemplificar, ao querer saber o comportamento de um condutor qualquer no Estado do Paraná, primeiro é necessário ter em mãos: o número da CNH ou nome, RG, nome da mãe e data de nascimento. Sem esses dados, não é possível iniciar a análise do caso. De posse desses dados, será necessário consultar: Sistema de Habilitação, Sistema de Veículo, Sistema de Infrações e, ainda, o sistema de Gestão de infrações de Trânsito (GIT) para que se obtenha uma análise completa desse condutor. Isso, não significa que será possível realizar um diagnóstico do comportamento daquele condutor, uma vez que não se tem acesso às informações da Secretaria de Saúde, do SIAT e do IML.

O Projeto a ser implantado seria uma concentração de bancos de dados envolvendo todos os órgãos gestores de informação de vítimas de trânsito.

O primeiro passo seria a unificação dos Boletins de Acidente de Trânsito (BAT). Nessa fase, ocorre a implantação de um sistema único de Registros de ocorrência entre: Polícia Civil, Polícia Militar e Bombeiros. Nele os indicadores mínimos de segurança, tais como nome, CPF e data de nascimento, seriam critérios obrigatórios, evitando, assim, a subnotificação de óbitos e, também, a duplicidade no registro.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Art. 22. “Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição: IX – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas” (BRASIL, 1997).

Logo, a concentração de dados dentro do Departamento Estadual de Trânsito não é só uma necessidade e, sim, uma obrigatoriedade legal, mas que até o momento vem sendo feita de forma inadequada e descentralizada. Cada órgão envolvido com a temática realiza suas pesquisas conforme suas necessidades, ficando a visão holística negligenciada.

Essa iniciativa não chega a ser uma novidade entre os parceiros, uma vez que o Detran de Brasília faz essa qualificação de dados com muita maestria há anos. No entanto, atualmente pouquíssimos em âmbito nacional mantêm essas informações realmente de maneira adequada para que um diagnóstico possa ser traçado. Assim, com uma metodologia de planos estratégicos, os órgãos de trânsito podem traçar campanhas e ações assertivas que alcance o objetivo de preservar a vida humana.

Esse projeto, por envolver diversas Secretarias e o desenvolvimento de um Sistema novo, não tem sua implantação de maneira rápida e fácil. Vários aspectos deverão ser analisados, até mesmo um treinamento de pessoal responsável pelo registro dos acidentes de trânsito. No entanto, como essa implantação vem sendo realizada com sucesso em outros estados, o fator essencial para que aconteça é a vontade política. O primeiro passo seria a estruturação de um decreto que viabilizasse essa troca de informação entre as entidades envolvidas, sempre respeitando a Lei Geral de Proteção aos Dados.

Em paralelo, o Detran deverá reorganizar o setor de estatística, com recursos sistêmicos, estruturais e, principalmente, com recursos humanos, uma vez que, atualmente, conta com um único funcionário no setor. Esta implantação se faz totalmente necessária para o atendimento da modificação do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais. (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência).

(...)

§ 9º Os dados estatísticos coletados em cada Estado e no Distrito Federal serão tratados e consolidados pelo respectivo órgão ou entidade executivos de trânsito, que os repassará ao órgão máximo executivo de trânsito da União até o dia 1º de março, por meio do sistema de registro nacional de acidentes e estatísticas de trânsito.

(Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência).

§ 10º Os dados estatísticos sujeitos à consolidação pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal compreendem os coletados naquela circunscrição: (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência).

I - pela Polícia Rodoviária Federal e pelo órgão executivo rodoviário da União; (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência)

II - pela Polícia Militar e pelo órgão ou entidade executivos rodoviários do Estado ou do Distrito Federal; (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência)

III - pelos órgãos ou entidades executivos rodoviários e pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios. (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência) (BRASIL, 1997).

Dessa forma, para atendimento do ordenamento jurídico, assim como para uma efetiva atuação como órgão preocupado em fortalecer o PNATRANS, a implantação do Produto 2 se faz urgente e extremamente necessária. Sendo estabelecido como ações viáveis à sua propositura:

a) Decreto-Lei, instituindo uma comissão referente aos dados de sinistros no trânsito e fortalecendo o compartilhamento dos dados entre as secretarias. Para que os dados sejam qualificados e solidificados é necessário um cruzamento entre os sistemas da Polícia Militar, Polícia Civil, Secretaria de Saúde e Bombeiros e SIAT. A partir da criação do Decreto, dá-se início a um projeto para que o sistema seja único e, assim, possibilitar uma análise referente ao trânsito do Paraná;

b) Comissão de análise dos dados envolvendo todos os atores: DETRAN, SESA, PM/BM, PC e IML. Após, a compilação dos dados entre todos os entes envolvidos e do esforço atribuído para a compilação das informações é possível que o estado do Paraná consiga diminuir a subnotificação de dados, que hoje gira em torno de 50% , referente a óbitos até 30 dias.

c) Fortalecimento do Setor de Estatística – Detran/PR. Hoje, há 02 (dois) colaboradores lotados no setor de estatística para gerenciar uma frota de 7 milhões de veículos e cerca de 4 milhões de condutores.

d) Desenvolvimento do Sistema Único de coletas de boletins, o BAT, sendo essa demanda designada à CELEPAR.

5 CONCLUSÃO

Como resultado constatou-se que poucos condutores infratores foram efetivamente impactados com a penalidade aplicada, seja em São José dos Pinhais ou Curitiba. O histórico

do condutor demonstra que a maioria deles voltou a cometer infrações e muitos deles são reincidentes na mesma infração estudada. Diante da situação, existe a necessidade de uma penalidade mais focada no perfil do infrator, bem como um acompanhamento individualizado da pena.

Em razão dos dados apresentados ao longo da pesquisa e, como perspectiva de melhoria da situação do trânsito no país, propõem-se a implantação do “Produto 2”, inicialmente como projeto-piloto no Paraná. Para tanto é necessário estabelecer critérios para a sua implantação como: a concentração do banco de dados envolvendo todos os órgãos gestores de informação de vítimas de trânsito, a unificação dos Boletins de Acidente de Trânsito (BAT), elaboração de uma comissão de análise de dados envolvendo todos os atores: DETRAN, SESA, PM/BM, PC, IML e outros que se enquadram na temática, bem como o fortalecimento do setor de estatística do Detran/PR.

REFERÊNCIAS

ABBUD, B.; PINHONI, M. Para ministro do STF, embriaguez não agrava crime no trânsito. **Revista Veja**. 2011. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/para-ministro-do-stf-embriaguez-nao-agrava-crime-no-transito>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

ABETRAN. Visão Zero: é possível zerar as mortes no trânsito. 2017. Disponível em: <<https://www.abetran.org.br/index.php/noticias/noticias-gerais/150-visao-zero-e-possivel-zerar-as-mortes-no-transito>>. Acesso em: 13 nov. 2021.

ALVES, O. E. A. **Morte no trânsito: Motorista embriagado. Culpa ou dolo eventual?** Disponível em: <http://www.vozdabahia.com.br/index/colunas/id-16257/morte_no_transito__motorista_embriagado._culpa_ou_dolo_eventual_>. Acesso em: 15 nov. 2021.

BARIFOUSE, R. Por que a Lei Seca deu errado? **Revista Época**. Disponível em: <<http://epocasaopaulo.globo.com/vida-urbana/por-que-a-lei-seca-deu-errado/>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

BASTOS, João José Caldeira. Homicídio doloso: o jogo das premissas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 13, n. 1757, 23 abr. 2008. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/11185>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

BRASIL, Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. Disponível em: <https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf>. Acesso em: 13 set. 2021.

BRASIL, Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde. **Informações de Saúde: Demográficas**. Disponível em: <<https://datasus.saude.gov.br/sobre-datasus/>>. Acesso em: 27 ago. 2021.

BRASIL. **Lei Federal nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>. Acesso em: 13 set. 2020.

BRASIL. **Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111275.htm>. Acesso em: 13 set. 2020.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm>. Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 7.209, de 11 de julho de 1984**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/17209.htm>. Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso em: 19 nov. 2021.

BRASIL. Projeto Vida no Trânsito. Ministério do Trânsito. 20 de novembro de 2017. Disponível em: <<https://antigo.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>>. Acesso em: 30 nov. 2021.

DETRAN. O que é o RENAEST? 2021. Disponível em: <<https://www.detran.mt.gov.br/renaest>>. Acesso em: 30 nov. 2021.

D'URSO, L. F. B. **Homicídio no trânsito: culpa ou dolo?** 22/07/2010. Disponível em: <http://www.oabsp.org.br/palavra_presidente/2010/139/>. Acesso em: 22 nov. 2021.

HUNGRIA, N. H. **Comentários ao código penal: decreto-lei n. 2.848 de 7 de dezembro de 1940**. Forense, 1979. Disponível em: <<https://www.gnsc.adv.br/wp-content/uploads/2020/11/Comentarios-ao-Codigo-Penal-Volume5-Nelson-Hungria.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2021.

JESUS, D. Tópicos Jurídicos. **Revista do Tribunal Regional Federal da 1ª Região**, v. 16, n. 8, 2004. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/16048449.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2021.

JOMAR, R. T.; ABREU, Â. M. M.; LAUS, M. M. Teste do etilômetro e opinião sobre a Operação Lei Seca em amostra de motoristas abordados na cidade do Rio de Janeiro-RJ, 2010 - estudo transversal. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 22, n. 1, p. 121-128, mar. 2013. Disponível em:

<http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742013000100013&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 1º dez. 2021.

MARCÃO, R. O art. 306 do CTB no PLS nº 48/2011: da Lei “Não Tão Seca” à “Tolerância Zero” com “culpa alcoólica”. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 16, n. 3064, 21 nov. 2011. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/20462>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de direito penal**. Saraiva Educação SA, 1994.

Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=SVuGDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=MIRABETE,+J%C3%BAlio+Fabbrini.+Manual+de+Direito+Penal+%E2%80%93+Parte+Geral.8.ed.S%C3%A3o+Paulo:Atlas,+1994&ots=UppUWA-0gE&sig=S50ZhA026h292XFF54Sq-PJxUe8#v=onepage&q=MIRABETE%2C%20J%C3%BAlio%20Fabbrini.%20Manual%20de%20Direito%20Penal%20%E2%80%93%20Parte%20Geral.8.ed.S%C3%A3o%20Paulo%3AAtlas%2C%201994&f=false>. Acesso em: 20 nov. 2021.

MORAES, M. T. O direito à não auto-incriminação. A problemática do teste do bafômetro.

RFD – Revista da Faculdade de Direito da UERJ, v. 2, n. 21, jan. /jun. 2012. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rfduerj/article/view/1956>>. Acesso em: 25 nov. 2021.

NETO, F. S. Embriaguez ao volante e morte no trânsito. **Revista Consultor Jurídico**. 11 março 2012. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2012-mar-11/embriaguez-volante-morte-transito-crime-culposo-ou-doloso>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas relacionados à Saúde**. 10ª Revisão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; 1994.

PINOTTI, Á. N.; ANGELUCCI, C. A. A embriaguez ao volante frente à Lei

11.705/08. **ETIC-ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA-ISSN 21-76-8498**, v. 6, n. 6, 2010. Polícia Rodoviária Federal do Paraná. **Sistema de Informações Gerenciais**.

Curitiba: SIGER/DPRF, 2020. Disponível em: <https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=PINOTTI%2C+%C3%81.+N.%3B+ANGELUCI%2C+C.+A.+A+Embriaguez+ao+Volante+Frente+%C3%A0+Lei+11.705%2F08.+Universidade+Toledo%3A+ETIC%2C+2010.+18p&btnG=>>. Acesso em: 18 nov. 2021.

PONCE, J. C. **Álcool em vítimas fatais de acidentes de trânsito no município de São Paulo, ano 2005**. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5160/tde-07052010-171754/en.php>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

PURVES, D. *et al.* Circuitos dentro do sistema de gânglios da base. In: **Neuroscience**. 2ª edição. Sinauer Associates, 2001. Disponível em:

<<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK10847/>>. Acesso em: 23 nov. 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **International Classification of Functioning, Disability, and Health: Children & Youth Version: ICF-CY**. World Health Organization, 2007. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=SWFQDXyU-rcC&oi=fnd&pg=PR5&dq=World++Health++Organization++%5BWHO%5D.+Drinking++a nd++Driving:++an++international+good+practice+manual.+Geneva:+WHO%3B+2007&ots=G9LPpCwZGB&sig=nzjIVkSqa17vlOxstCfHpV2NoA#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 22 nov. 2021.