
Gustavo Justino: Um balanço da Lei Seca, 10 anos depois

Segundo o Relatório Global de Segurança Viária da Organização Mundial da Saúde (2015), o qual avaliou a legislação da segurança do trânsito de aproximadamente 180 países, o Brasil ocupa o 5º lugar entre os recordistas em mortes no trânsito — 23,4 mortes por 100 mil habitantes —, depois da Índia, China, Estados Unidos e Rússia.

Dados oficiais da Polícia Rodoviária Federal de 2016 revelam as principais causas dos acidentes com morte ocorridos exclusivamente nas rodovias federais: falta de atenção do condutor (30,8%), velocidade acima do permitido (21,9%), bebida e volante (15,6%), desobediência à sinalização (10%), ultrapassagens forçadas (9,3%) e sono (6,7%).

Já no balanço de 2017, a PRF aponta ter feito 2.182.842 testes de alcoolemia, e o número de motoristas flagrados dirigindo sob a influência de álcool chegou a 19.085 — um aumento de 6,9% em relação a 2016 —; 5.994 motoristas foram presos, uma vez que apresentaram índice de álcool no sangue além do permitido, restando configurado o crime de trânsito. Os destaques negativos no número de indivíduos autuados foram os estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais e Bahia (www.prf.gov.br).

Estatísticas assim tornaram urgente a adoção do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), nos termos da recente Lei Federal 13.614/18, cujo objetivo geral será, no final de dez anos, reduzir, no mínimo, à metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados no ano de entrada em vigor dessa lei.

É este cenário periclitante que nos impõe analisar a eficácia e a efetividade da Lei Federal 11.705/08 — a denominada Lei Seca — no ano em que completa dez anos. Será que a lei “pegou”?

Entendo que o balanço é bastante positivo, com espaços para aprimoramentos no *enforcement* da lei, em um momento no qual se passa a integrar o enfrentamento das mortes no trânsito e suas causas — e por extensão a própria Lei Seca —, no contexto maior do Pnatrans, a partir (i) da visão transversal da Lei Federal 13.614/18, envolvendo as áreas da saúde, trânsito, transporte e Justiça, e (ii) da sinergia público-privada, com maior participação da sociedade civil em geral, na consecução das metas estabelecidas no plano. Ou seja, embora considerada severa na caracterização das infrações e no elenco das sanções, a Lei Seca passa a ter diretrizes renovadas para sua interpretação, em um contexto jurídico-normativo mais sistemático, programático, preventivo e consequencialista. A lei não somente “pegou”, como veio para ficar.

No cenário internacional, a legislação brasileira foi destaque especial no Relatório de 2015 da OMS, pois dos 180 países avaliados somente 34 têm lei semelhante com o nível de exigência próximo ou igual à tolerância zero fixada pela Lei Federal 11.705/08, que inclusive vem sendo constantemente aperfeiçoada, tornando sua aplicação melhor e ainda mais aguda para aqueles que insistem em trafegar nas vias e estradas brasileiras sob influência etílica ou de substâncias alucinógenas (leis federais 12.760/12, 13.281/16 e 13.546/17).

No âmbito nacional, mesmo com o grau de detalhamento da Resolução Contran 432, de 23/01/2013, entendo que persistem alguns pontos de atenção no que tange à correta aplicação da lei.

É o caso do artigo 165-A do Código de Trânsito Brasileiro, que tornou infração administrativa gravíssima “recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa (...)”. É que, embora não exista mais a possibilidade de punição administrativa por presunção de embriaguez — que inclusive causou decretação de nulidade de inúmeras autuações pela Justiça —, o parágrafo 2º do artigo 277 do CTB estatui que a infração do artigo 165-A poderá ainda 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”. Ou seja, o condutor que for punido administrativamente por ter cometido essas duas infrações poderá em tese alegar em sua defesa um *bis in idem*, pois a rigor poderá haver uma dupla punição que terá origem em um mesmo fato, embora as condutas sejam fracionadas e valoradas separadamente pela lei. O diferencial a afastar o *bis in idem*, a meu ver, haverá de ser uma adequada formalização da acusação e uma clara motivação da punição.

Sem prejuízo disso, a Lei Seca vem exercendo um papel determinante na prevenção e na redução das mortes e lesões no trânsito brasileiro, sobretudo agora em que parece emergir uma comoção social determinante de um esforço coletivo voltado à prevenção e à redução do número geral das vítimas do trânsito no país, mormente quando temos indícios que nos levam a crer que a terceira grande causa desses acidentes no país é a condução de veículo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (*drink-driving* e *drug-driving*).

Finalmente, como propostas de reforço da eficácia e da efetividade da lei, destaco (i) a necessidade de gerarmos dados e estimativas mais confiáveis acerca dos temas e conteúdo imanentes à lei e à sua correta aplicação, (ii) prosseguir e acentuar campanhas de conscientização dos motoristas sobre a razão de ser da Lei Seca e as suas próprias responsabilidades como condutores na prevenção de acidentes, (iii) capacitação e atualização contínua dos agentes de trânsito, nas atividades específicas da Resolução Contran 432/13, e (iv) investigações sobre a condução veicular sob influência de psicotrópicos, os quais vêm se tornando cada vez mais comuns nos grandes centros, porém continuam sendo pouco conhecidos, principalmente pelos agentes de trânsito.

Date Created

23/05/2018