

**ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR - INSTITUTO SUPERIOR DE
CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA PÚBLICA DA POLÍCIA
MILITAR DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO POLICIAL
MILITAR E SEGURANÇA PÚBLICA (CURSO DE
APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS – CAO)**

SÔNIA RIBEIRO PINHEIRO

**O IMPACTO DA LEI Nº 12.760/2012 – NOVA LEI
SECA– NO NÚMERO DE ACIDENTES DE
TRÂNSITO COM VÍTIMAS NA REGIÃO
METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA NOS
ANOS DE 2013 A 2016**

**CARIACICA-ES
2017**

SÔNIA RIBEIRO PINHEIRO

**O IMPACTO DA LEI Nº 12.760/2012 – NOVA LEI
SECA – NO NÚMERO DE ACIDENTES DE
TRÂNSITO COM VÍTIMAS NA REGIÃO
METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA NOS
ANOS DE 2013 A 2016**

Monografia apresentada ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, da Polícia Militar do Espírito Santo, Pós-graduação Lato Sensu em Segurança e Gestão Pública – CAO/2017, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Orientador: Major QOC PM Fábio Ferraz Volpato

CARIACICA-ES
2017

SÔNIA RIBEIRO PINHEIRO

**O IMPACTO DA LEI Nº 12.760/2012 – NOVA LEI
SECA – NO NÚMERO DE ACIDENTES DE
TRÂNSITO COM VÍTIMAS NA REGIÃO
METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA NOS
ANOS DE 2013 A 2016**

Monografia apresentada ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, da Polícia Militar do Espírito Santo, Pós-graduação Lato Sensu em Segurança e Gestão Pública – CAO/2017, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Aprovada em 28 de setembro de 2017.

COMISSÃO EXAMINADORA

Major QOC PM Fábio Ferraz Volpato
Polícia Militar do Espírito Santo
Orientador

Ten Cel QOC PM Cleber Bongestab
Polícia Militar do Espírito Santo
Professor Avaliador

Cel QOC PM RR Marcos T. Celante Weolffel
Polícia Militar do Espírito Santo
Professor Avaliador

Dedico esta obra a todos policiais militares comprometidos com o policiamento ostensivo de trânsito em defesa e preservação da vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, Meu Pai de Bondade e Misericórdia que abençoa os meus dias e Nossa Senhora que ilumina os meus caminhos.

Aos meus ex-comandantes, Senhor Cel RR Marcos Tadeu Celante Weolffel e Senhor Ten Cel QOC Cleber Bongestab, profundos conhecedores da legislação de trânsito que me inspiraram a escrever este estudo.

Aos meus atuais comandantes, Senhor Ten Cel Marcelo Tavares de Souza, Senhor Maj Cláudio Silva e Senhor Maj Anderson Scotá Moreira, pela urbanidade e compreensão a mim dispensadas por conta desta jornada.

Ao Senhor Maj Fábio Ferraz Volpato, meu orientador, pela confiança e tranquilidade transmitidas.

Aos capitães do CAO/2017, em especial a Cap Nilda Dummer, pelo exemplo e amizade de 18 anos de vida.

Ao Aspirante a Oficial Marcelo Pain Maciel Filho, pelo compartilhamento das informações utilizadas nesse trabalho.

Assim como fizemos outrora na 1ª Cia de Trânsito da PMES, procuraremos fazer ainda mais, aprimorando-nos a cada dia mais pelo BPTran. Respeito, seriedade, dedicação e competência será a nossa meta. Vida longa ao BPTran! Felicidades ao Vosso Comando.

Sd PM Carlos Roberto Rocha (1992)

RESUMO

O presente trabalho propõe-se a analisar os efeitos da Lei nº 12.760/2012, Nova Lei Seca nos acidentes de trânsito com vítima na Região Metropolitana da Grande Vitória nos anos de 2013 a 2016. Relaciona o advento da nova lei às ações estabelecidas pela ONU por ocasião da Década do Trânsito Seguro, da constatação da Crise de Segurança Viária Mundial, que demandaram a adoção de medidas céleres e eficazes nos países para diminuição de acidentes e promoção do trânsito seguro. Aborda a fiscalização do consumo do álcool na direção de veículos como forma de prevenção de acidentes e vítimas. Relaciona a fiscalização foco Lei Seca no Estado do Espírito Santo destacando a relevância do BPTran e do Programa Madrugada Viva. Cita a política nacional de controle do consumo de álcool no Brasil e a evolução da legislação de trânsito tolerância zero. Coleta os dados estatísticos dos acidentes de trânsito e fiscalizações registradas pelo BPTran no período estudado. Analisa os dados coletados e propõe orientações às ações da Polícia Militar, por meio do BPTran para maior efetividade na prevenção e diminuição dos acidentes de trânsito para promoção da vida.

Palavras-chave: trânsito, acidentes, prevenção, lei seca, fiscalização, BPTran.

ABSTRACT

This paper aims at analyzing the effects of the Brazilian Federal Law 12.760/2012, Nova Lei Seca (Brazilian Dry state Traffic Law) on victim traffic accidents in the Metropolitan area of Vitoria between 2013 to 2016. It correlates the bringing forth of the new alcohol drinking traffic legislation to the actions set up by the UN as for the 2011–2020 the Decade of Action for Road Safety, tackling to the Global Road Safety Crisis, which demanded the adoption of a variety of effective traffic law sanctions in many countries in order to diminish car accident reports and promote road safety. It discusses the relevance of drunk driving law enforcement operations as a victim traffic accident prevention measure. It focus on the significance of BPTran (State Police Traffic Enforcement Department) and the Madrugada Viva checking point operation higlighting the importance of the traffic enforcement based on the drunk driving law Lei Seca in the State of Espírito Santo, Brazil. It mentions the national policy of alcohol consumption control in Brazil as an evolution of the zero tolerance traffic legislation. It collects statistic data of traffic accident reports and checking point operations registered by BPTran troughout the cited period. It analyzes the collected data and offers orientations to the Military Police actions, through BPTran for a more effective prevention policy reckoning the reduction of traffic accidents and life promoting.

Keywords: traffic, accidents, prevention, dry state traffic law, law enforcement, BPTran.

LISTA DE SIGLAS

BPTTran – Batalhão de Polícia de Trânsito
BPRv – Batalhão de Polícia de Trânsito Rodoviário e Urbano
Cia P Rv – Companhia de Polícia Rodoviária
CIODES – Centro Integrado Operacional de Defesa Social
CISA – Centro de Informações sobre Saúde e Álcool
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CPO-E – Comando de Polícia Ostensiva Especializado
CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DER – Departamento de Estradas e Rodagens
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito
ES – Estado do Espírito Santo
OMS – Organização Mundial da Saúde
ONU – Organização das Nações Unidas
OPAS – Organização Panamericana de Saúde
PMES – Polícia Militar do Espírito Santo
RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória
SIM – Sistema de Informações de Mortalidade
SNT – Sistema Nacional de Trânsito
HIV – Vírus da Imunodeficiência Humana

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Gráfico da Taxa de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes no Brasil, 1996-2011.....	24
Figura 2 - Gráfico de Acidentes com Vítimas Fatais	37
Figura 3- Gráfico comparativo de Operações.....	39
Figura 4 - Tabela comparativa das Operações do BPTTran	40
Figura 5- Tabela comparativa de fiscalização	41
Figura 6- Comparativo entre operações e medidas administrativas.....	42
Figura 7 - Gráfico comparativo das operações com foco em embriaguez.	42
Figura 8 - Tabela comparativa do número de AIT's lavrados	44
Figura 9- Gráfico comparativo de acidentes de trânsito	45
Figura 10 - Gráfico comparativo de acidentes de trânsito com vítimas	45
Figura 11- Gráfico de vítimas fatais.....	46
Figura 12 - Comparativo de acidentes com vítimas	47
Figura 13- Comparativo de acidentes com condutores embriagados	48

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.2 OBJETIVOS	12
1.2.1 Objetivo geral	12
1.2.2 Objetivos específicos	12
1.3 JUSTIFICATIVA	13
1.4 REVISÃO TEÓRICA	14
1.5 METODOLOGIA.....	16
2 A CRISE MUNDIAL DA SEGURANÇA VIÁRIA	17
2.1 A DÉCADA DO TRÂNSITO SEGURO	18
2.2 O CONSUMO DE ÁLCOOL E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO	20
2.3 OS DADOS DO BRASIL	23
3 A LEI SECA	24
3.1 A POLÍTICA DE ÁLCOOL NO BRASIL	24
3.2 A LEI Nº 11.705/2008 – A LEI SECA	27
3.3 A LEI 12. 760/2012 – A NOVA LEI SECA	28
4 A FISCALIZAÇÃO DA LEI SECA NO ESPÍRITO SANTO	28
4.1 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO	29
4.2 O PROGRAMA MADRUGADA VIVA	32
4.3 A FISCALIZAÇÃO FOCO LEI SECA.....	34
5 ANÁLISE DA COLETA DE DADOS	35
5.1 AS FONTES DE PESQUISA.....	35
5.2 OS DADOS DO BPTRAN.....	38
5.3 AS FISCALIZAÇÕES	39
5.3.1 Os resultados das fiscalizações	40
5.3.2 Os dados da Lei Seca	42
5.4 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	44
5.5 ACIDENTES COM CONDUTOR EMBRIAGADO.....	47
6 CONCLUSÃO	49
REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

Em 20 de dezembro de 2012 entrou em vigor a Lei nº 12.760 que alterou o texto da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nos artigos 165, 276, 277 e 306, referentes à conduta de dirigir sob a influência de álcool e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência.

Conhecida como “Nova Lei Seca”, a Lei nº 12.760/2012 veio tornar mais rígidos os efeitos da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, que, na ocasião tentou implementar a tolerância zero na concentração de álcool, porém ainda possibilitava que condutores dirigissem sob a influência de álcool sem serem penalizados administrativamente e criminalmente.

O objetivo da criação do dispositivo legal seria instituir a tolerância zero ao consumo de álcool e outras substâncias que causam dependência, capazes de alterar a capacidade psicocomotora dos condutores.

Para isso, os valores das multas aumentaram consideravelmente e foram disciplinadas novas formas para se comprovar o consumo de álcool e outras substâncias psicoativas. Além dos exames de sangue e dos testes do etilômetro, instituiu-se a inclusão da possibilidade de admissão de provas testemunhais, vídeos e depoimentos com a intenção de impedir que motoristas causadores de acidentes ficassem impunes por falta de meios de provas.

Nesse contexto, o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar (BPTran), responsável pelo atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito e pelas operações de fiscalização na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), ampliou suas ações no intuito de prevenir acidentes, conforme preceitua a “Década do Trânsito Seguro”, programa mundial da Organização das Nações Unidas (ONU), do qual o Brasil é signatário.

No entanto, observa-se que depois de quase cinco anos da vigência da Lei nº 12.760/2012 e das várias ações que foram implementadas pelos órgãos de trânsito e seus agentes, não existe um estudo sistematizado que apresente os dados para

analisar o impacto da nova lei no número de acidentes de trânsito com vítima na RMGV, no número de condutores flagrados conduzindo veículos com a capacidade psicomotora alterada, principalmente, em razão do álcool, bem como nos números de recusa ao teste do etilômetro utilizado nas fiscalizações e das autuções administrativas com base no artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Nesse sentido, o presente estudo tem como objetivo responder a seguinte questão: após a vigência da Lei nº 12.760/2012 e da implantação das diversas ações de fiscalização com foco na “Lei Seca”, quais foram os efeitos percebidos no número de acidentes de trânsito com vítimas na Região Metropolitana da Grande Vitória nos anos de 2013 a 2016?

A análise do número de acidentes ocorridos nos quatro anos após a vigência da Lei nº 12.760/2012 comparando-os aos acidentes ocorridos nos anos anteriores, considerando o período e os locais onde foram realizadas as fiscalizações, forneceu dados que permitiram quantificar e qualificar o efeito desta lei na vitimização no trânsito da RMGV. Ademais, buscou ainda auxiliar nas ações de planejamento da Polícia Militar do Espírito Santo (PMES) e do BPTTran com vista à redução do número de acidentes, sobretudo aqueles com vítimas, provocados por condutores que dirigem sob influência de álcool e outras substâncias psicoativas que causam dependência.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Relacionar os efeitos da Lei nº 12.760/2012 ao número de acidentes de trânsito com vítimas na RMGV nos anos de 2013 a 2016, registrados pelo BPTTran.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analisar o contexto da implementação da Lei nº 12.760/2012 como forma de diminuição do número vítimas de acidentes de trânsito no Brasil com vistas à promoção do trânsito seguro;

- Analisar a fiscalização do consumo de álcool na direção de veículos, na área de competência do BPTran, na RMGV, nos anos imediatamente anteriores e posteriores a Lei nº 12.760/2012;
- Analisar dados estatísticos dos acidentes de trânsito com vítimas registrados pelo BPTran nos anos anteriores e posteriores a Lei nº 12.760/2012 na Região Metropolitana da Grande Vitória;
- Propor alternativas para maior eficiência das ações da Polícia Militar e do BPTran, após a análise das informações obtidas nesse estudo.

1.3 JUSTIFICATIVA

O estudo em questão terá relevância para os órgãos envolvidos na segurança do trânsito no Estado do Espírito Santo, sobretudo o BPTran, responsável pelo policiamento e fiscalização de trânsito nas áreas de sua competência, uma vez que poderá oferecer propostas para auxiliar no planejamento e execução de suas ações.

Desde que a Lei nº 12.760/2012 entrou em vigor, um produto da “Década do Trânsito Seguro”, programa da ONU que possui o objetivo de diminuir em 50% o número de vítimas de acidentes de trânsito em todo mundo no período de 2011 a 2020, várias medidas foram adotadas pela PMES, por meio do BPTran.

Dessa forma, a fiscalização foi intensificada, no sentido de impedir a direção de condutores sob a influência de álcool e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência.

Nessa perspectiva, o efetivo do BPTran foi aumentado com a transferência de policiais recém-formados, sendo criada, posteriormente, uma subunidade para atuar exclusivamente nas operações foco Lei Seca.

O Batalhão de Polícia de Trânsito passou a realizar fiscalizações todos os dias da semana, sobretudo à noite, com equipes de policiais treinados na fiscalização de condutores suspeitos de conduzirem veículos com a capacidade psicomotora alterada.

No entanto, apesar de todas as ações que foram realizadas pela Polícia Militar e pelo BPTTran por meio de um grande número de fiscalizações, verificou-se que os resultados dessas ações, das fiscalizações, dos dados e das informações produzidas não foram analisados em um estudo que pudesse sugerir os efeitos que a implementação da Nova Lei Seca causaram na RMGV, sobretudo no objetivo principal que seria a redução dos acidentes de trânsito com vítimas.

Desta feita, revela-se a importância dessa pesquisa, no intuito de esclarecer os efeitos da Lei nº 12.760/2012 na segurança viária da RMGV, nos quatro anos posteriores a sua vigência, desvendando os resultados analisados não só para os órgãos estaduais envolvidos, mas a todos os usuários do sistema, em especial, os policiais militares empenhados nas fiscalizações que contribuíram para produzir os dados analisados neste estudo.

A partir da análise dos dados relativos às fiscalizações de trânsito com foco na Lei Seca realizadas no período descrito, bem como das informações existentes nos boletins de acidentes de trânsito onde há indícios de condutores em estado psicofísico alterado em razão da influência de álcool e/ou outras substâncias psicoativas, o estudo em questão poderá oferecer propostas com orientações para o planejamento das ações da PMES e do BPTTran baseadas em um diagnóstico assertivo, visando a diminuição de vítimas de acidente e da preservação da vida.

1.4 REVISÃO TEÓRICA

A Lei nº 9.503/1997 instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em substituição Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, o antigo Código Nacional de Trânsito.

Estabelecendo a premissa de que um trânsito seguro é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), o CTB definiu as diversas atribuições das autoridades e dos órgãos componentes do Sistema, estabelecendo normas de conduta, infrações e penalidades para todos os usuários das

vias, além dos crimes de trânsito, de acordo com a Constituição Federal da República Federativa do Brasil (CRFB) de 1988.

As infrações e o crime de trânsito relativos à conduta de dirigir sob a influência de álcool e de outras substâncias psicoativas que determinem a dependência estavam regulamentadas pela Lei nº 11.705/2008, conhecida como Lei Seca.

No entanto, conforme esclarece Oliveira (2012), por exigir uma quantidade mínima de álcool para a ocorrência do crime do artigo 306, conhecido na época como “crime da embriaguez ao volante”, a antiga lei sofria críticas contundentes pela ineficácia, na medida em que determinava como meio de prova, o exame de sangue ou teste do etilômetro, para a comprovação do delito penal.

Assim, ao entrar em vigência, a Lei nº 12.760/2012 estabeleceu a “tolerância zero” ao consumo de álcool na direção de veículos automotores e ampliou a tipificação do crime de “embriaguez ao volante”, previsto no artigo 306 do CTB, que passou a ser caracterizado pela conduta de “conduzir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”, esclarece Oliveira(2012)

A inovação substantiva trazida pela lei se refere aos diversos meios de prova que foram estabelecidos para comprovação das infrações e do crime previstos nos artigos 165, 166 e 306 do CTB, quais sejam exames clínicos, perícias, vídeos e a prova testemunhal, como o laudo de constatação da alteração da capacidade psicomotora confeccionado pelo agente da autoridade de trânsito, que pode ser policial militar ou servidor civil (OLIVEIRA, 2012).

Neste contexto, o BPTTran que já realizava as operações com foco em Lei Seca antes do advento da Nova Lei, nas operações conhecidas como Madrugada Viva, ampliou suas ações com fiscalizações em toda a RMGV, todos os dias da semana, inclusive com policiamento velado, intensificando abordagens em praias e região de bares, no intuito de prevenir acidentes causados por condutores influenciados pelo uso de álcool ou de outras substâncias psicoativas que determinem a dependência.

Após quase cinco anos da instituição da Nova Lei Seca, é premente a necessidade de um estudo que aponte os efeitos de todas estas fiscalizações realizadas pelo BPTran na segurança do trânsito da Grande Vitória, oferecendo informações que produzirão conhecimento para subsidiar o planejamento das ações da Polícia Militar e, especificamente, do Batalhão de Trânsito.

Para este estudo foi utilizado como referencial teórico a Lei nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 11.705/08, anterior a Nova Lei Seca - Lei nº 12.760/12, o texto da Resolução do CONTRAN nº 432 de 2013, e outras leis e decretos federais e estaduais necessários ao entendimento do objeto da pesquisa.

Além da legislação citada, foram utilizados os textos acadêmicos de dissertações e monografias referentes às fiscalizações foco lei seca, e os textos dos relatórios e convenções mundiais acerca da segurança viária e trânsito seguro e obras literárias atinentes ao assunto.

1.5 METODOLOGIA

No intuito de responder a questão proposta no estudo, foi realizada uma coleta de dados estatísticos no Setor de Ocorrências do BPTran, que dispõe de todos os dados referentes aos acidentes de trânsito registrados no recorte temporal da pesquisa, quais sejam os ocorridos nos anos de 2009 a 2016 na Região Metropolitana da Grande Vitória.

Do mesmo modo, foram pesquisadas as estatísticas da antiga Companhia de Operações do BPTran, relacionadas às operações de fiscalização com foco na fiscalização da Lei Seca no período analisado.

A partir da análise destes dados, bem como da bibliografia existente relacionada ao estudo, foram produzidas as informações que auxiliaram no entendimento e formulação de uma resposta sobre os efeitos da Lei nº 12.760/2012 visando a promoção do trânsito seguro com a diminuição de vítimas de acidentes de trânsito.

2 A CRISE MUNDIAL DA SEGURANÇA VIÁRIA

A reflexão mundial acerca da segurança no trânsito remonta ao mês de agosto do ano de 2003, quando o Secretário Geral das Nações Unidas apresentou o primeiro relatório sobre a Crise de Segurança Viária, propondo medidas que diminuíssem o número de vítimas de acidentes de trânsito no planeta, convidando a Organização Mundial da Saúde (OMS) para assumir a coordenação das ações de segurança viária através dos seus informes, no sistema das Nações Unidas¹.

Entre os aspectos que balizaram a ONU para o enfoque da segurança viária mundial, destaca-se a mudança de paradigma sobre o trânsito nos países, não apenas como um exercício de liberdade de circulação nas vias, mas um importante problema de segurança de todos².

Dentre as medidas que deveriam ser adotadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) na coordenação das ações para a melhoria da segurança viária internacional destaca-se a publicação do Informe Mundial Sobre Prevenção de Traumatismos Causados pelo Trânsito.

Com a coordenação das ações pela OMS, a ONU afastou a concepção do trânsito como fator econômico, elevando-o a condição de instrumento de promoção da vida, da saúde e do desenvolvimento social (HONORATO, 2011).

Neste sentido, já em 2003, o Informe Mundial Sobre Prevenção de Traumatismos Causados pelo Trânsito apontou que, depois da velocidade excessiva, a embriaguez dos condutores ao volante constitui grande fator de risco a segurança viária, seguido do não uso do cinto de segurança e de sistema de retenção para crianças e não uso de capacete para motociclistas (HONORATO, 2011).

¹Relatório Global sobre Álcool e Saúde de 2014 da Organização Mundial de Saúde (World Health Organization). Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/112736/1/9789240692763_eng.pdf?ua=1>. Acesso: 01 set. 2017.

²Ibid.

O reconhecimento da crise de segurança viária pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2003, através do Informe Internacional, situou o trânsito em condições seguras como uma das premissas básicas para que as populações no mundo, sobretudo nos países de baixa renda, possam usufruir do direito à saúde, uma vez que o trânsito está entre as dez causas de morte no mundo, sendo um entrave ao desenvolvimento internacional.

Desde então, os organismos internacionais vêm realizando convenções mundiais com enfoque no fenômeno trânsito e seus aspectos de segurança, sendo que a principal delas ocorreu na Rússia no ano de 2009, onde se realizou a Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Viária³.

A conferência da Rússia em 2009, que constitui um marco na concepção do Trânsito Seguro (*Road Safety*) nos países, estabeleceu a integração e o compartilhamento do conhecimento e informações sobre as medidas mais eficazes aplicadas nos países para preservação da saúde e da vida dos cidadãos em todo mundo, reunindo chefes e líderes internacionais das áreas de saúde, transporte, educação, que se relacionam a segurança viária.

Foi a partir do *Road Safety*, em 2009, que se iniciaram as ações internacionais que culminaram na proclamação da Década do Trânsito Seguro pela ONU no ano de 2011.

2.1 A DÉCADA DO TRÂNSITO SEGURO

No dia 11 de maio de 2011, foi lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU) uma ação global em prol da segurança viária denominada “Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020” com o objetivo de diminuir o número de vítimas de acidentes de trânsito em todo o mundo, conclamando os países a adotarem políticas públicas mais eficazes na prevenção de acidentes e segurança viária⁴.

³SILVA, Marta Maria Alves et al. Projeto Vida no Trânsito - 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiol. Serv. Saúde v.22 n.3** Brasília set. 2013. Disponível em: <http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742013000300019> Acesso: 12 ago. 2017.

⁴Relatório Global sobre Álcool e Saúde de 2014 da Organização Mundial de Saúde (World Health Organization). Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/112736/1/9789240692763_eng.pdf?ua=1>. Acesso: 01 set. 2017.

A preocupação da ONU ao declarar o período de 2011-2020 como Década do Trânsito Seguro baseia-se na relação direta do fenômeno trânsito e direitos humanos, como o direito à vida, à liberdade e à felicidade, o que impõe aos governos o esforço legal de implementação de leis e deveres aos cidadãos que estabeleçam a circulação viária em condições seguras. (HONORATO, 2011)

Além das 1,3 milhão de mortes no planeta no ano de 2009, os acidentes de trânsito deixaram ainda 50 milhões de vítimas parciais com seqüelas permanentes, sendo então a nona causa de morte no mundo, conforme revelou o estudo desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde (OMS) para ONU, principalmente porque muitos países não possuem serviços médicos de emergência adequados, como atendimento pré-hospitalar e transporte rápido das vítimas⁵.

Ao declarar a década de 2011-2020 como a Década do Trânsito Seguro, a Organização das Nações Unidas estabeleceu um Plano de Ação Global para o alcance das metas que incluem apoio as iniciativas dos países acerca da inibição do consumo de álcool ao volante e cobrança de legislação mais rigorosa para o trânsito seguro.

O principal objetivo da Década é a diminuição em 50% do número de acidentes de trânsito no mundo, para poupar 5 milhões de vidas, considerando que os países avancem em medidas que implementem a fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde, essenciais para o trânsito seguro. A OMS estimou que, caso os países não adotem medidas eficazes, o número de mortes em 2020 poderia chegar a 1,9 milhões⁶.

A redução do consumo de álcool pelos condutores, destaca-se como um dos principais objetivos a ser alcançado pela década para a diminuição dos acidentes. Outras metas como aumento do uso de capacetes por motociclistas e do uso do cinto de segurança nos veículos, que constituem fatores que ameaçam diretamente a segurança dos usuários das vias também foram inseridos no Plano de Ação Global da Década.

⁵Ibid.

⁶Ibid.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) foi designada pela ONU para coordenar as ações em todo o mundo, produzindo informes mundiais com o levantamento da situação nos países, apresentando resultados e sugerindo melhorias, sobretudo aumento do rigor na legislação de trânsito nos países.

Nesse contexto, em consonância com os objetivos da ONU, entrou em vigor no Brasil a lei 12.760/2012, conhecida como Nova Lei Seca, denominação em alusão a Lei nº 11.705/2008, que ainda permitia uma mínima concentração de álcool na direção dos veículos.

A Nova Lei Seca entrou em vigor na promessa de estabelecer a tolerância zero ao consumo de álcool e de outras substâncias psicoativas que causem dependência pelos condutores de veículo automotor, e, sobretudo diminuir o número de vítimas fatais em decorrência destes fatores no trânsito brasileiro.

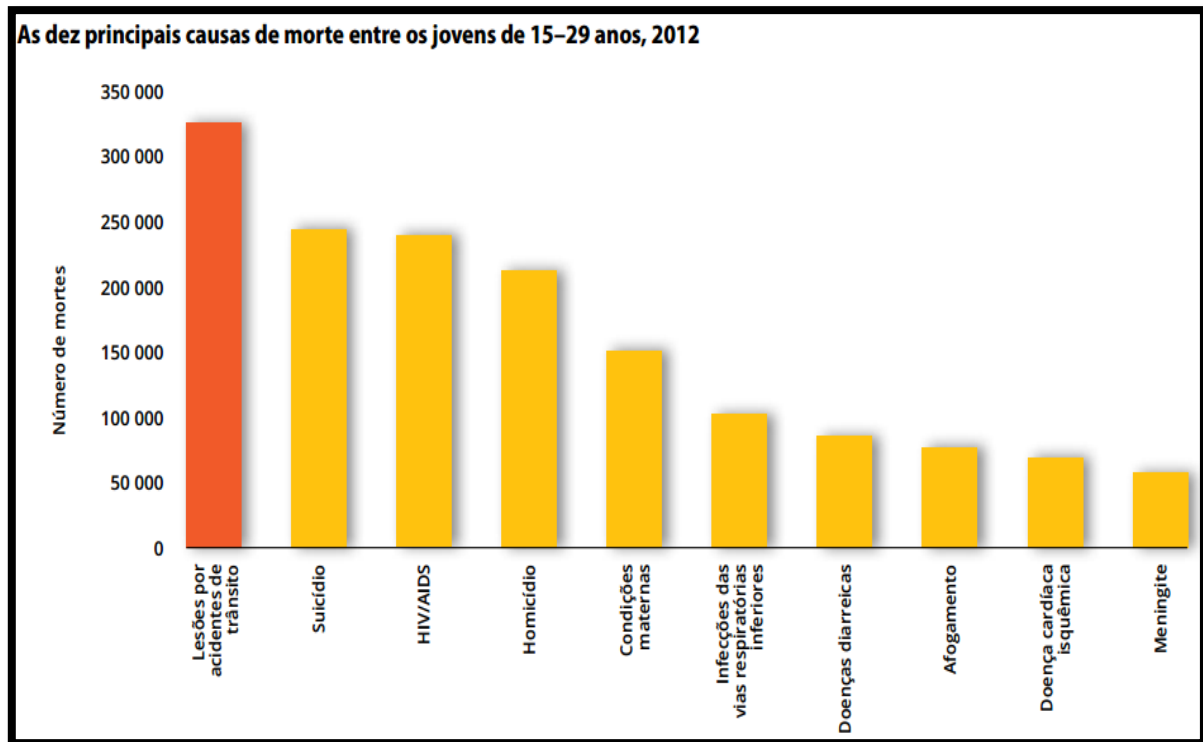
2.2 O CONSUMO DE ÁLCOOL E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

O Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária do ano 2015 é a terceira publicação da OMS que traz um levantamento sobre as medidas adotadas pelos países em decorrência da Década e do Plano de Ação Global, incentivando iniciativas, apontando as faltas e convocando os países a assumirem o papel na promoção do trânsito seguro⁷.

A publicação da OMS aponta ainda, que das dez principais causas de morte entre os jovens de 15 a 29 anos, no ano de 2012, as lesões decorrentes dos acidentes de trânsito lideram as estatísticas mundiais, seguidos por outras causas como suicídio, vírus da imunodeficiência humana (HIV), homicídios, condições maternas, infecções das vias respiratórias inferiores, doenças diarreicas, afogamento, doença cardíaca isquêmica e meningite.

⁷ Relatório Global Sobre o Estado Da Segurança Viária 2015 da OMS. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1>. Acesso: 18 ago. 2017.

Gráfico 1 - Causas de mortalidade entre os jovens de 15 a 29 anos.



Fonte: Relatório Global sobre o Status da Segurança Viária (2015).

Ainda segundo o Relatório Global, o total de vítimas fatais por acidente de trânsito ficou estável desde o ano de 2007, apresentando o total de 1,25 milhão no ano de 2013, levando-se em consideração o aumento mundial da população e do número de veículos⁸.

Estes dados sugerem a OMS que as medidas adotadas para a segurança no trânsito, como legislação rigorosa para diminuição do excesso de velocidade nas vias e medidas para diminuição do consumo de álcool e substâncias psicoativas ao volante, além das campanhas de educação, são fatores que podem estar minimizando o número de vítimas fatais e parciais em todo o mundo, sobretudo nos países que possuem maior vitimização no trânsito.

⁸ Relatório Global Sobre o Estado Da Segurança Viária 2015 da OMS. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1>. Acesso: 18 ago. 2017.

Em relação ao consumo de álcool na direção dos veículos, a OMS é taxativa ao afirmar que o álcool aumenta a probabilidade de uma colisão entre os usuários das vias, provocando mortes ou ferimentos graves, de modo que o endurecimento da legislação e fiscalização da concentração de álcool no sangue dos condutores para 0,05g/dl poderia diminuir consideravelmente o número de acidentes.

Segundo a OMS apenas 34 países no mundo têm leis nacionais a respeito da condução de veículos com uma concentração de álcool no sangue igual ou inferior a 0,05 g/dl, assim como limites mais baixos iguais ou inferiores a 0,02 g/dl para os condutores jovens e recém-habilitados, índices considerados bons⁹.

Os dados constantes no Informe sobre Segurança no Trânsito na Região das Américas, no ano de 2015, apontam que apenas 05 dos 14 países com legislação para fixação dos limites de concentração de álcool no sangue têm índices considerados bons para aplicação da lei, que receberiam notas entre 8 e 10. De acordo com esses índices, a nota do Brasil seria 6¹⁰.

No ano de 2010, a OMS divulgou que o álcool foi o fator determinante de 4,7% das mortes no continente americano. Em 2015, a Organização Panamericana de Saúde (OPAS), que representa a OMS nas Américas, divulgou que para o número de vítimas atribuíveis ao álcool, em 2012, o Brasil ocupava o 3º lugar no ranking entre os 36 países das Américas entre homens e, o 11º lugar, entre mulheres¹¹.

Da mesma forma, o relatório da OPAS do ano de 2015 apontou que os acidentes de trânsito representam uma das principais causas de morte em jovens no planeta, sendo a combinação de álcool e direção o principal causa. Segundo o relatório o álcool esteve relacionado a 14 mil mortes de jovens com menos de 19 anos nas Américas¹².

⁹ Relatório Global Sobre o Estado Da Segurança Viária 2015 da OMS. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1>. Acesso: 18 ago. 2017.

¹⁰ Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/5828/-impacto-lei-seca-no-brasil-nas.php>>. Acesso: 02 set. 2016.

¹¹ Ibid.

¹² Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/5828/-impacto-lei-seca-no-brasil-nas.php>>. Acesso: 02 set. 2016.

2.3 OS DADOS DO BRASIL

No Brasil, os dados provenientes do Observatório Nacional de Segurança Viária¹³ informaram um triste diagnóstico de 44.812 vítimas fatais por acidente de trânsito no ano de 2012, em plena Década do Trânsito Seguro, revelando a premente necessidade de adoção de medidas eficientes e céleres tanto de conscientização social como de esforço legal para implementação de leis rigorosas em relação aos fatores relacionados como causas dos acidentes de trânsito.

O número de vítimas fatais de 2012, ainda segundo os dados do Observatório era 5% maior do que o número de mortes do ano de 2010, quando o Brasil ocupava o 4º lugar, perdendo somente para países como China, Índia e Nigéria.

A urgência de adoção de medidas céleres e eficazes para o trânsito brasileiro se defronta com o alerta de especialistas de que o país rapidamente poderia ocupar a terceira posição no número de vítimas fatais no trânsito, por conta do aumento do número de veículos, a ausência de planejamento e a falta de investimento em segurança viária¹⁴.

O Relatório da Organização Mundial da Saúde do ano de 2015 aponta que, desde 2009, os acidentes de trânsito no Brasil saltaram de 19 por 100 mil habitantes para 23,4 por 100 mil habitantes, sendo considerado o maior registro entre os países sul-americanos¹⁵.

Pesquisas do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), o Brasil contabilizou um número de 42,2 mil vítimas fatais por contas dos acidentes de trânsito no ano de 2013, sendo que 28% das mortes eram motociclistas. No entanto, apesar do número elevado, o SIM informou que houve redução no número de vítimas fatais, de cerca de 5,7% entre

¹³Disponível em: <<http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/analyses/worlddecade>>. Acesso: 10 ago. 2017.

¹⁴Dados disponíveis em: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-acoes-para-seguranca.aspx>. Acesso: 09 set. 2017.

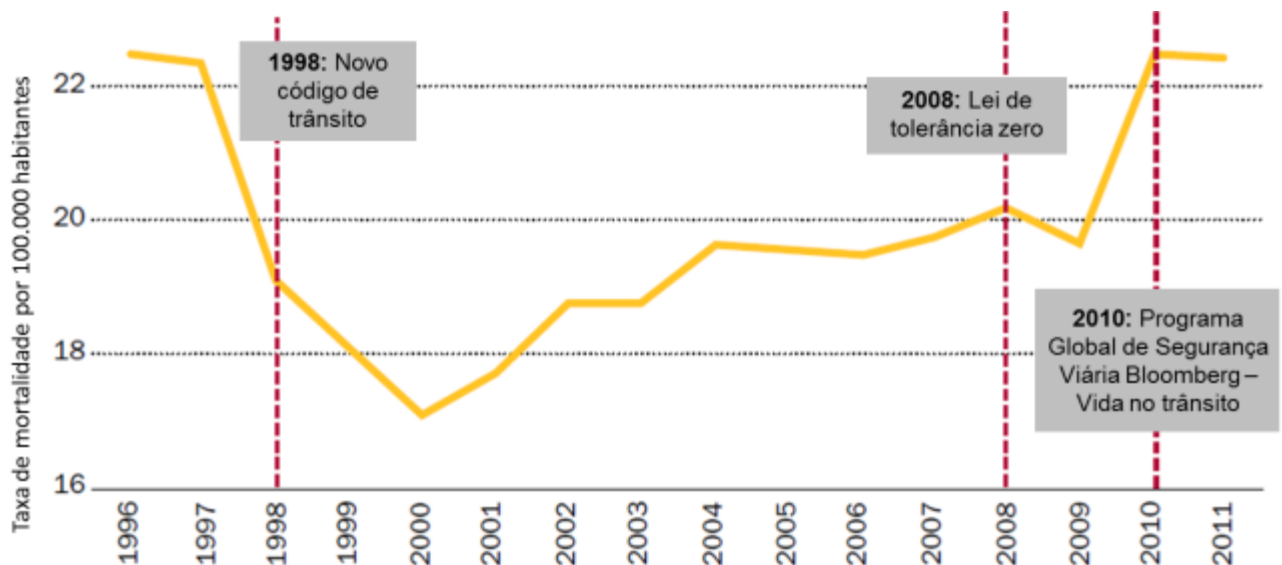
¹⁵ Relatório Global Sobre o Estado Da Segurança Viária 2015 da OMS. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1>. Acesso: 18 ago. 2017.

os anos 2012 e 2013, o que os especialistas do Ministério da Saúde atribuem a vigência da Nova Lei Seca no final do ano de 2012¹⁶.

No entanto, o Relatório da OPAS desfaz o otimismo chamando atenção para o fato de que a falta de continuidade nas medidas de fiscalização a redução das mortes no trânsito tendem a desaparecer, mesmo com a existência da legislação rigorosa.

Assim, segundo as informações da OPAS, o Brasil retomou em 2010 os altos índices de vítimas fatais no trânsito, depois da implementação da Lei nº 11.705/2008¹⁷.

Figura 1 - Gráfico da Taxa de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes no Brasil, 1996-2011.



Fonte: EBC Agência Brasil.

3 A LEI SECA

3.1 A POLÍTICA DE ÁLCOOL NO BRASIL

Para a OMS o primeiro passo para que os países demonstrem a preocupação com o consumo prejudicial e abusivo de álcool entre a população é apresentar uma política pública específica para diminuição do uso indevido do álcool, bem como dos prejuízos

¹⁶ Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-09/onu-inclui-seguranca-no-transito-na-agenda-2030>>. Acesso: 01 set. 2017.

¹⁷Ibid.

causados pela relação com a violência e a criminalidade, aí incluídos os acidentes de trânsito¹⁸.

Um estudo desenvolvido pelo Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA) informa que no Brasil as legislações sobre drogas remontam à década de 1920, quando o país aderiu a “guerra às drogas”, numa resposta internacional ao combate da venda de ópio e cocaína. Em 29 de outubro de 1971, entrou em vigor a Lei nº 5.726 para combater o tráfico de entorpecentes e, em 21 de outubro de 1976, foi promulgada a Lei nº 6.368 que abarcou a questão da prevenção do consumo entorpecentes. Posteriormente, a Constituição Federal de 1988 coroou a necessidade de políticas específicas ao elevar a saúde como direito fundamental.

O CISA¹⁹ também informou que a 1ª Conferência Pan-Americana de Políticas Públicas sobre o Álcool sediada no Brasil, no ano de 2005, recomendou que os países americanos elaborassem programas específicos para redução do uso nocivo de álcool, conscientizando a população acerca dos prejuízos na saúde, bem como a relação com a violência, o cometimento de crimes e acidentes de trânsito.

Em 2007, é aprovado o Decreto Federal nº 6.117, de 22 de maio de 2007, cujo texto destaca no artigo primeiro a aprovação da Política Nacional sobre o Álcool, consolidada a partir das conclusões do Grupo Técnico Interministerial instituído pelo Decreto Federal de 28 de maio de 2003 que formulou propostas para a política do Governo Federal em relação à usuários de álcool e das medidas aprovadas no âmbito do Conselho Nacional, na forma do Anexo 1 referido decreto.

O artigo 2º do Decreto Federal nº 6.117/2007, destaca que o objetivo da Política Nacional sobre o Álcool é reduzir o consumo que provoca prejuízos aos usuários e estimula a violência e a criminalidade, afetando toda uma população que sofre as consequências do uso abusivo e indiscriminado, como o aumento da criminalidade, da

¹⁸Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/5791/historico-politicas-alcool-no-brasil.php>>. Acesso: 05 set. 2017.

¹⁹Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/5791/historico-politicas-alcool-no-brasil.php>>. Acesso: 05 set. 2017.

violência, dos acidentes de trânsito, além de onerar também os gastos com internações e tratamentos de saúde.

O anexo 1 da Política Nacional sobre o Álcool estabelece que deverá ser contemplada a intersectorialidade e a integralidade de ações para redução dos danos sociais. Assim, referente à segurança pública, o texto do Decreto chamava a atenção para a legislação de trânsito:

[...]

7.1. Difundir a alteração promovida no Código de Trânsito Brasileiro pela Lei n o 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, quanto à comprovação de estado de embriaguez;

7.2. Recomendar a inclusão no curso de reciclagem previsto no artigo 268 do Código de Trânsito Brasileiro, de conteúdo referente às técnicas de intervenção breve para usuários de álcool;

7.3. Recomendar a revisão dos conteúdos sobre uso de álcool e trânsito nos cursos de formação de condutores e para a renovação da carteira de habilitação;

7.4. Recomendar a inclusão do tema álcool e trânsito na grade curricular da Escola Pública de Trânsito;

7.5. Elaborar medidas para a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas faixas de domínio das rodovias federais.

8. Referente à capacitação de profissionais e agentes multiplicadores de informações sobre temas relacionados à saúde, educação, trabalho e segurança pública. (BRASIL, 2007).

Segundo o CISA²⁰, a importância da criação da política nacional específica sobre o álcool reside na desvinculação dessa substância lícita, que possui comércio regulamentado, das políticas públicas relativas às drogas ilícitas, permitindo um tratamento específico ao uso nocivo do álcool.

Em virtude das trágicas consequências que pode provocar, além dos prejuízos individuais à saúde dos usuários, o uso indevido e abusivo do álcool corresponde a um problema de segurança pública que atinge a todos, sobretudo quando associado à direção de veículos. Neste sentido, a legislação de trânsito brasileira tem avançado na edição de leis que limitem e proibam o consumo de álcool e outras drogas entre os condutores brasileiros.

²⁰Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/5791/historico-politicas-alcool-no-brasil.php>>. Acesso:05 set. 2017.

3.2 A LEI Nº 11.705/2008 – A LEI SECA

Alterando a Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 9.294, de 15 julho de 1996, que dispunha sobre restrições ao uso e propaganda de bebidas alcólicas, nos termos do § 4º do art. 220 da CRFB/88, a Lei nº 11.705 entrou em vigor em 19 de junho de 2008 para inibir o consumo de bebida alcoólica pelos condutores de veículos automotores.

Ao entrar em vigor, o artigo 1º da Lei nº 11.705/2008 define as alterações no CTB com a finalidade de estabelecer alcoolemia zero e de impor penalidades mais rigorosas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Além disso, o artigo 2º da Nova Lei traz a proibição da venda de bebidas alcólicas na faixa de domínio ou em terrenos contíguos às rodovias federais no Brasil, para consumo no local.

Por esses motivos, a Lei nº 11.705/2008 ficou conhecida como Lei Seca, numa referência ao período histórico da Lei Seca nos Estados Unidos, entre os anos de 1920 a 1933, durante o qual a fabricação, o transporte e a venda de bebidas alcólicas para consumo foram banidas do país conforme estipulou a 18ª Emenda da Constituição Americana (CARNEIRO, 2002).

Em relação à alcoolemia, as alterações trazidas pela Lei nº 11.705/2008 ao CTB foram as seguintes:

[...]

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 277 [...]

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

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

VIII - o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

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:

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo (BRASIL, 2008).

3.3 A LEI Nº 12.760/2012 – A NOVA LEI SECA

Face às diversas críticas concernentes a ineficácia da Lei nº 11.705/2008 na fiscalização e autuação dos condutores flagrados conduzindo veículos sob influência de álcool, entrou em vigor a Lei nº 12.760, em 20 de dezembro de 2012, como resultado do Projeto de Lei nº 5.607-A, da Câmara dos Deputados, com o objetivo de alterar os artigos 165, 276, 277, 277, 306 e o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro.

Segundo De Oliveira (2012), a celeridade com que se deu a aprovação da Lei nº 12.760/2012, se relaciona a necessidade de dirimir os conflitos gerados pela lei anterior, que estipulava uma quantidade mínima de álcool para a caracterização do crime, tornando-a ineficaz para o delito criminal.

Assim, o texto da Lei nº 12.760/2012 trouxe as seguintes alterações ao CTB:

Art. 1º Os arts. 165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 165.

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.”(NR)

“Art. 262.

§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço.”(NR)

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.”(NR)

“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.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

.....” (NR)

“Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

.....
§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

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

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (NR). (BRASIL, 2012).

4 A FISCALIZAÇÃO DA LEI SECA NO ESPÍRITO SANTO

4.1 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO

Criado em razão do Decreto Estadual nº 3.317-N, de 24 de fevereiro de 1992, na gestão do Governador Albuíno Cunha de Azeredo, que aprovou o novo Quadro Organizacional da PMES, cujo artigo 7º dispunha que:

Art. 7º É da competência do Batalhão de Polícia de Trânsito Urbano (BPTran), a policia ostensiva do transito urbano nos municipios que compõem a Grande Vitoria , permanecendo a policia ostensiva rodoviária a cargo das unidades com rodovias em suas circunscrições (ESPÍRITO SANTO apud LOIOLA, 2011, p. 88).

Segundo Loiola (2011), o Decreto Estadual nº 3317-N estabeleceu que a missão exclusiva do BPTran era executar o policiamento ostensivo de trânsito no perimetro

urbano nos municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana).

Com relação aos outros municípios, o citado Decreto esclarecia no parágrafo único do artigo 5º que era da competência das Unidades e Subunidades Independentes realizar o policiamento ostensivo de trânsito urbano e rodoviário no âmbito de suas circunscrições.

No ano de 1997, na gestão do governador Vitor Buaiz foi criada através do Decreto Estadual nº 4.701-N, de 14 de janeiro de 1997, a Companhia de Polícia Rodoviária (Cia P Rv), cuja sede era instalada no antigo prédio do Departamento de Estradas e Rodagens (DER).

É a criação da Companhia de Polícia Rodoviária (Cia P Rv) para execução da polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais do Espírito Santo que começa a ser instalada com a publicação das transferências do efetivo que já atuavam nos postos rodoviários estaduais em Vila Velha (4º BPM), na Serra (6º BPM) e em Vitória (BPTran) para o efetivo da nova subunidade (LOIOLA, 2011 p. 105).

Mais tarde, Loiola (2011) menciona que seria aprovado um novo quadro organizacional da PMES, por meio do Decreto Estadual nº 4.135-N, de 03 de julho de 1997, modificando parte do artigo 7º do Decreto Estadual nº 3.317, de 24 de fevereiro de 1992, da criação do BPTran, retroagindo os efeitos a partir de 1º de julho de 1992:

Art. 7º- É da competência do Batalhão de polícia de trânsito (BPTran) a polícia ostensiva de trânsito urbano, nos municípios que compõem a Grande Vitória.
 1º - Nos demais municípios é da competência das Unidades e subunidades Independentes a polícia ostensiva de trânsito urbano, no âmbito de suas circunscrições.
 2º- A polícia ostensiva de trânsito, nas rodovias administradas pelo Estado, é da competência da Companhia de Polícia Rodoviária(Cia P Rv)
 3º- Enquanto não houver total implantação da Companhia de Polícia Rodoviária (Cia P Rv), o policiamento de trânsito nas rodovias estaduais será efetuado pelas Unidades e Subunidades Independentes da Polícia Militar (ESPÍRITO SANTO apud LOIOLA, 2011, p.107).

Assim, o nome do Batalhão de Trânsito Urbano é alterado para Batalhão de Polícia de Trânsito por força do artigo 7º do Decreto Estadual nº 4.135-N. A sigla da unidade,

BPTTran, permanece inalterada desde a sua criação por meio do Decreto Estadual nº 3.317-N, de 24 de fevereiro de 1992.

Segundo Loiola (2011), o novo decreto não altera a competência do BPTTran, mas restringe a competência dos Batalhões e Companhias Independentes que passam a ter a missão de executar somente a polícia de trânsito urbano em suas circunscrições e estabelece a competência da Companhia de Polícia Rodoviária (Cia P Rv) que não havia sido definida no decreto de criação da subunidade. “Reorganizado, o Batalhão de Trânsito da PMES continua a executar a sua missão nas vias urbanas dos municípios da Grande Vitória-ES” (LOIOLA, 2011, p. 111).

Em 02 janeiro de 2001, com a assinatura do Decreto Estadual nº 548-R, na gestão do Governador José Ignacio Ferreira, ocorre a extinção da Companhia de Polícia Rodoviária (Cia P Rv) com a criação do Batalhão de Polícia de Trânsito Rodoviário e Urbano (BPRv):

Art. 7º- É da competência do Batalhão de Polícia de Trânsito Rodoviário e Urbano (BPRv), a polícia ostensiva de trânsito rodoviário e urbano nos municípios que compoem a Grande Vitória e nas rodovias administradas pelo Estado.

Parágrafo único- Nas localidades em que não houver efetiva implantação de fração do Batalhão de polícia de Trânsito rodoviário e Urbano, (BPRv), o policiamento de trânsito rodoviário nas rodovias administradas pelo Estado será efetuado pelas Unidades e subunidades Independentes da polícia militar com circunscrição sobre a área (ESPÍRITO SANTO apud LOIOLA, 2011, p. 111).

E é justamente com o BPRv que se iniciará a parceria da PMES com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-ES) na realização do programa Madrugada Viva criado no ano de 2003, com foco na prevenção de acidentes de trânsito a partir da conscientização dos riscos do consumo de álcool na direção de veículos automotores.

A participação do BPRV nas ações do programa Madrugada Viva foi essencial para o êxito desse projeto, premiado em 2006 pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), tendo contribuído para a diminuição das vítimas fatais e parciais de acidentes de trânsito nas vias capixabas.

A Lei Complementar de nº 533, de 28 de dezembro de 2009, sancionada na gestão do governador Paulo Cesar Hartung Gomes, ampliou a competência do policiamento de trânsito para toda PMES, de forma que todo policial militar integrante da corporação passou a ter competência para lavratura de auto de infração em todas as vias e rodovias estaduais, de acordo com os convênios estabelecidos entre os órgãos de trânsito, como se vê em:

Art. 5º- Compete a PMES, dentre outras atribuições previstas em lei; [...];
V- exercer a polícia ostensiva de trânsito nas vias terrestres abertas ao público , enas rodovias estaduais e outras vias urbanas e rurais, quando assim se dispuser, nos termos de sua competência estabelecidas nas Leis e Covênios; [...] (ESPÍRITO apud LOIOLA, 2011, p. 175).

Ainda no mandato do governador Paulo Hartung, a Lei Complementar nº 533/2009 e o Decreto Estadual nº 2.476-R, de 20 de fevereiro de 2010, promovem a criação do Comando de Polícia Ostensiva Especializado (CPO-E), ao qual se subordinará o Batalhão de Polícia de Trânsito, que volta a ser denominado BPTran. Nesse sentido, temos:

Art.19. As Unidades Operacionais subordinadas ao CPO-E são as seguintes:
[...]
III- Batalhão de Polícia de Trânsito (Bptran); Unidade Operacional que tem a competência para realizar a polícia ostensiva de trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas , em observância às legislações específicas e aos convênios que delegam competência;
[...]. (ESPÍRITO SANTO apud LOIOLA, 2011, p.177)

Deste modo, o Batalhão de Polícia de Trânsito, subordinado ao CPO-E, assume sua competência atual:

Com a publicação do citado decreto pelo Diário Oficial do Estado do dia 02 de março de de 2010, a Unidade retratada nesta obra passa a se denominar “Batalhão de polícia de trânsito”- BPTran, como historicamente sempre foi chamada, apesar de suas denominações anteriores (LOIOLA, 2011, p. 178).

4.2 O PROGRAMA MADRUGADA VIVA

O programa Madrugada Viva foi uma realização de importância nacional criado pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-ES), no ano de 2003, visando a

conscientização dos condutores sobre os riscos do consumo de álcool na direção de veículos, sobretudo dos condutores jovens, para a prevenção de acidentes de trânsito.

Na dissertação de mestrado “O Programa Madrugada Viva: Análise da Formulação e Implementação de Política Pública de Redução da Violência e Acidentes no Trânsito Causados pelo Uso Indevido do Álcool no Estado do Espírito Santo”, Dos Santos (2008, p. 120) relata, com riqueza de detalhes, o contexto onde se deu a configuração do problema que necessitou de uma resposta governamental que abarcasse a embriaguez e os acidentes de trânsito como um problema no país e no estado, mais visível midiaticamente na Região Metropolitana da Grande Vitória.

Segundo essas informações, a percepção da população no ano de 2003, recortada na fala dos entrevistados da dissertação, era de que “as pessoas estavam morrendo muito” por conta dos acidentes no trânsito capixaba.

Outra constatação era de que os índices de acidente de trânsito com vítimas fatais eram mais expressivos nos finais de semana, sendo que os entrevistados enfatizavam que o perfil das vítimas eram jovens morrendo na madrugada.

Nesse contexto nasce o Programa Madrugada Viva, num primeiro momento com caráter preventivo e educativo, evoluindo depois para o punitivo, com as operações de fiscalização com a lavratura dos autos de infração e encaminhamento ao DPJ na ocasião de flagrante de crime. Em todas as fases do Programa Madrugada Viva, a atuação do BPRv foi essencial para o êxito e desenvolvimento das ações.

Segundo Sabino Junior (2008), o programa não tinha o nome Madrugada Viva, mas a imprensa capixaba teria associado as ações do DETRAN e seus parceiros às ações da campanha “Vida Urgente”, do Rio Grande do Sul, criada pela mãe de uma vítima de acidente de trânsito, para conscientização sobre os riscos dos acidentes de trânsito entre os jovens, sendo que uma das ações dessa campanha tinha o nome Madrugada Viva, nas palavras do autor:

Como o “Madrugada Viva” gaúcho era uma ação com bastante visibilidade e credibilidade, os órgãos envolvidos no Projeto do Espírito Santo aceitaram o apelido conferido pela imprensa e optaram por utilizar o nome dessa campanha

em um projeto que visava diminuir o número de pessoas que dirigem veículo após ingerir bebida alcoólica, ainda que a versão capixaba tivesse caráter punitivo (SABINO JUNIOR, 2008, p.64).

Para Dos Santos (2008), apesar de terem o mesmo nome e o foco na conscientização da prevenção de acidentes pelo uso de álcool na direção de veículos entre os jovens, o Programa Madrugada Viva no Espírito Santo foi uma resposta de um ente estatal, um integrante do Sistema Nacional de Trânsito, no caso o DETRAN/ES ao problema das mortes no trânsito, enquanto que no Rio Grande do Sul a resposta veio da sociedade:

Entre o projeto elaborado em 2003 e o texto do Programa Madrugada Viva enviado ao DENATRAN em 2006, o público alvo se diferencia. Inicialmente são os frequentadores de bares e clubes noturnos localizados na Grande Vitória. Em 2006 o foco é ampliado para todo o ES. Esse processo de reconfiguração das ações do Programa Madrugada Viva foram orientados por resultados e pesquisas (DOS SANTOS, 2008, p. 130).

O Programa Madrugada Viva se consolidou no Espírito Santo e teve desdobramentos, como os projetos Praia Viva e Montanha Viva realizados nos mesmos formatos que na Região Metropolitana, porém atuando na região de praias e montanhas do Espírito Santo.

Para Dos Santos (2008), o reconhecimento nacional se consolidou quando o programa ganhou o prêmio de educação no trânsito pelo DENATRAN em 2006, com o projeto que apresentou a redução de acidentes com vítimas fatais comparando o período de agosto de 2003 a abril de 2004 e agosto de 2004 a abril de 2005, apresentando redução de cerca de 47% de mortes no mesmo período.

4.3 A FISCALIZAÇÃO FOCO LEI SECA

Até a entrada em vigor da Lei 12.760/2012, o BPTTran continuou a realizar as diversas operações de fiscalizações, entre elas as operações de fiscalização de prevenção ao consumo de álcool na direção dos veículos automotores, denominadas operações Madrugada Viva, no compromisso de prevenção de acidentes e diminuição de vítimas de trânsito.

Em 20 de dezembro de 2012, entrou em vigor a Lei nº 12.760, estabelecendo a tolerância zero ao consumo de álcool e principalmente novos meios de prova para se constatar o

crime do artigo 306 do CTB, conhecido até a época como “crime da embriaguez”, passou a ter a tipificação de “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência” (BRASIL, 2012).

Em janeiro de 2013, com o propósito de regulamentar a lei 12.760/2012, entra em vigor a Resolução nº 432 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) dispendo sobre os procedimentos a serem adotados pelos agentes da autoridade de trânsito na fiscalização do consumo de álcool e outras substancias psicoativas na direção dos veículos.

Com a Nova Lei Seca regulamentada pela Resolução nº 432 do CONTRAN, o BPTran intensificou suas ações na fiscalização da proibição de álcool na direção de veículos, em consonância com os objetivos da Década do Trânsito Seguro e as políticas públicas de segurança viária assumidas pelo Brasil perante os organismos internacionais.

Para a fiscalização foco Lei Seca, foram destacados 72 novos policiais militares recém-formados no Curso de Formação de Soldados da PMES, no ano de 2011. Esses militares receberam instruções específicas do BPTran, a fim de diretamente atuarem na fiscalização de trânsito.

As ações do BPTran com as fiscalizações foco Lei Seca estavam intimamente ligadas às metas da ONU por meio do compromisso nacional assumido pelo Brasil. Durante o período diurno, outras companhias do BPTran realizaram as operações “Década do Trânsito Seguro”, com fiscalização geral nas vias urbanas e rodovias estaduais de competência do BPTran.

5 ANÁLISE DA COLETA DE DADOS

5.1 AS FONTES DE PESQUISA

Com o intuito de verificar os efeitos que a Lei nº 12.760/2012 trouxe para a segurança no trânsito das vias capixabas, por estabelecer a tolerância zero na fiscalização do

consumo de álcool pelos condutores dos veículos automotores, foi levantado junto ao BPTran os dados estatísticos referentes ao período pesquisado.

Neste sentido, para a realização da análise estatística e construção dos gráficos, seria necessário a obtenção dos dados referentes aos acidentes de trânsito registrados pelo BPTran nos anos anteriores à implementação da Nova Lei Seca, ou seja, nos anos anteriores a 2012.

Desta feita, efetivada a solicitação formal junto ao Setor de Ocorrências do BPTran, a informação do chefe do setor fez referência a pane do servidor de computadores do BPTran, que causou a perda das informações relativas aos anos anteriores a 2011.

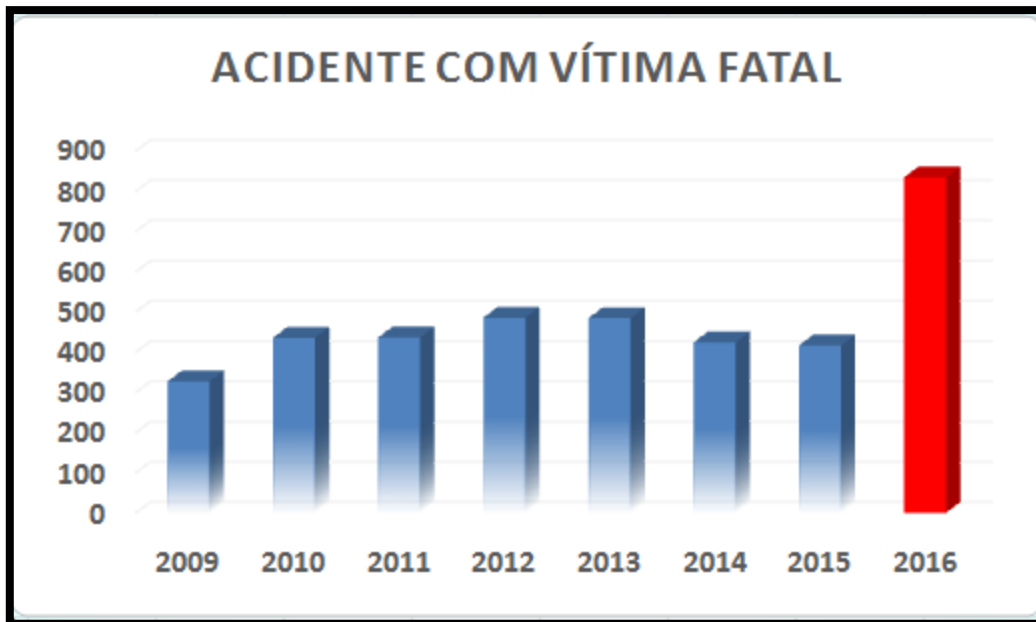
Além do Setor de Ocorrências, todos os setores do BPTran perderam informações arquivadas nos computadores de cada seção, revelando a necessidade de um sistema de *backup* eficiente para aquela unidade da PMES que arquiva importantes informações e conhecimentos necessários ao planejamento e execução de atividades relativas ao policiamento e fiscalização de trânsito visando prover a segurança dos usuários das vias.

Apesar da perda dos dados anteriores ao ano de 2011, para a confecção das estatísticas de acidentes atendidos pelo BPTran, foi possível obter no Centro Integrado Operacional de Defesa Social (CIODES) os dados relativos a estes anos.

No entanto, houve divergências no modo de registro dos acidentes com vítimas fatais com relação ao ano de 2016 naquele órgão, quando foi feita a análise do número de acidentes com vítimas fatais para confecção dos gráficos.

De acordo com os dados fornecidos pelo CIODES relativos aos acidentes de trânsito com vítimas fatais registrados em todo o Espírito Santo, com exceção aos apontados nas rodovias federais, que são de competência da Polícia Rodoviária Federal, verifica-se uma grande diferença relativa ao ano de 2016, conforme as informações do gráfico abaixo:

Figura 2 - Gráfico de Acidentes com Vítimas Fatais.



Fonte: CIODES (2017).

Deste modo, de acordo com números do CIODES, no ano de 2009, foram registrados pelo órgão 327 acidentes com vítimas fatais em todo o Estado, no ano de 2010 foram 435 acidentes, em 2011 um total de 436 acidentes com vítimas fatais, em 2012 foram 485, em 2013 foram 484 acidentes com vítimas fatais, em 2014 registrados 424 acidentes e em 2015 foram registrados 416 acidentes com vítimas fatais em todo o Espírito Santo com exceção das rodovias federais.

No ano de 2016, o CIODES apresentou o número de 834. No entanto, após informações fornecidas pelo referido órgão, constatou-se que este número elevado refere-se não ao número de acidentes com vítimas fatais, mas ao número de vítimas fatais decorrentes desses acidentes de trânsito registrados pelo CIODES no Espírito Santo.

Devido a mudança de metodologia utilizada na série histórica do CIODES, este estudo optou por utilizar os dados do BPTran, cuja série histórica separa o número de acidentes de trânsito do número de vítimas fatais e parciais.

Dessa forma, em relação aos dados fornecidos pelo CIODES no ano de 2016, por adotar metodologia diferente na coleta de dados entre os anos pesquisados, não foi utilizado neste estudo.

Do mesmo modo, a indisponibilidade dos dados completos relativos ao ano de 2016 pelo Setor de Ocorrências do BPTran, associada à necessidade de uniformidade na compreensão da coleta dos resultados, foi determinante para que o estudo se restringisse até o ano de 2015, uma vez que os dados de 2016 ficaram incompletos naquele setor.

Todas estas dificuldades revelam os novos desafios e perspectivas a serem trilhados na construção do conhecimento acerca da vitimização pelos acidentes de trânsito no Espírito Santo registrados pelos órgãos competentes.

5.2 OS DADOS DO BPTRAN

Os dados coletados no BPTran fornecidos pelo Setor de Ocorrências correspondem aos anos de 2011 e vão até junho de 2016. Por utilizarem a mesma metodologia no armazenamento das informações, permitiram a confecção dos gráficos necessários para análise dos dados.

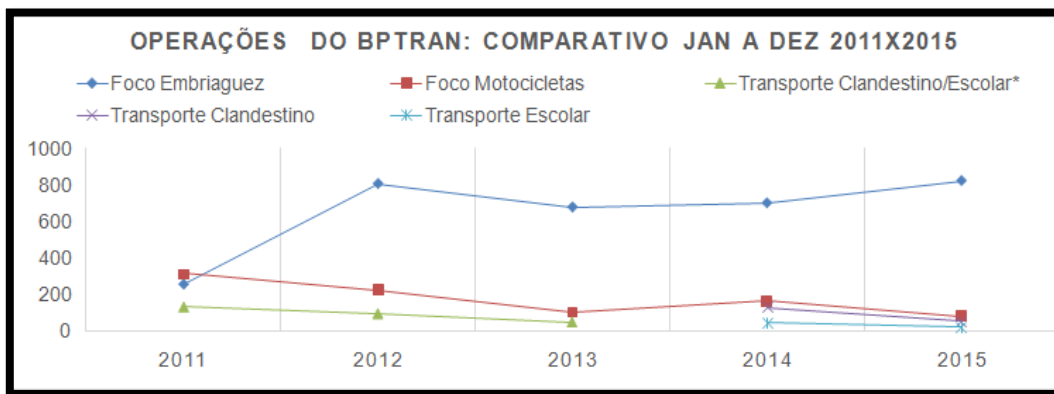
No entanto, em relação ao ano de 2016, a informação proveniente do Chefe do Setor de Ocorrências era de que a partir da metade do referido ano, o Setor de Ocorrências, por determinação do Comando, deixou de realizar a estatística geral do BPTran, que passou a ser realizada na 3ª Seção da Unidade, onde cada companhia deveria fornecer os dados relativos às fiscalizações, autos de infração e boletins de ocorrência de acidente de trânsito.

Salienta-se que, por estas razões, não foi possível a obtenção dos dados completos em relação ao ano de 2016, com a fonte Setor de Ocorrências do BPTran.

5.3 AS FISCALIZAÇÕES

As informações constantes na tabela do comparativo de fiscalizações do BPTTran (Figura 03) informa que no ano de 2011 foram realizadas 256 operações foco embriaguez, 313 foco motocicletas e 131 transporte clandestino que, somadas às operações de fiscalização geral realizadas pelo efetivo da unidade, totalizaram 1.362 operações de trânsito na Região Metropolitana da Grande Vitória, como se vê no gráfico abaixo:

Figura 3- Gráfico comparativo de Operações



Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

Insta mencionar que, em 2012, o número de operações foco embriaguez saltou para 807 operações – um número quase 4 vezes maior que o ano anterior – resultado do esforço do Comando da Unidade na realização da fiscalização dos condutores embriagados, com o efetivo treinado e empregado especialmente para a realização das operações foco embriaguez, fruto da transferência dos 72 policiais recém-formados.

Esse esforço administrativo para operacionalizar e intensificar a fiscalização na RMGV impactou, também, o número de acidentes e o número de vítimas, conforme tópico do comparativo dos acidentes dos anos 2011 a 2015.

O aumento do número de operações do ano 2011 e 2012, com a realização de 807 operações foco embriaguez ocasionou uma redução do número de operações foco motociclistas (total de 224) e foco transporte clandestino (total de 94). No entanto, no ano de 2012, o BPTTran multiplicou o número de operações, passando de 1.362, no ano

de 2011, para 2.189, em 2012, somadas as demais fiscalizações gerais realizadas pelo efetivo da Unidade.

Em 2013, foram realizadas 678 operações foco embriaguez, já denominadas então como operações foco lei seca, 102 operações foco motociclistas e 48 foco transporte clandestino/escolar que, reunidas às fiscalizações gerais, resultaram em 2.318 operações.

Em 2014, ocorreram 701 operações foco lei seca, 163 foco motociclistas e 173 operações foco transporte clandestino/escolar, num total de 2.556 operações, somadas as demais operações gerais da Unidade.

No ano de 2015, foram 823 operações foco lei seca, 81 foco motociclistas e 70 transporte clandestino/escolar que, somadas as fiscalizações gerais, totalizaram 2.026 operações.

Figura 4 - Tabela comparativa das Operações do BPTran.

OPERAÇÕES DO BPTran: COMPARATIVO JAN A DEZ 2011 X2015							
	2011	2012	2013	2014	2015	Varição 2014/2015	Varição média de 2011 a 2014/2015
Foco Embriaguez	256	807	678	701	823	17,40%	34,81%
Foco Motocicletas	313	224	102	163	81	-50,31%	-59,60%
porte Clandestino/Es	131	94	48				
ransporte Clandestino				127	50	-60,63%	-60,63%
Transporte Escolar				46	20	-56,52%	-56,52%
das operações reunid	1.362	2.189	2318	2556	2026	-20,74%	-3,81%

Fonte: Setor de Ocorrências do BPTran (2017).

5.3.1 Os resultados das fiscalizações

As fiscalizações realizadas pelo efetivo do BPTran, no período estudado, bem como as medidas administrativas adotadas e previstas no CTB, resultaram nos números constantes na tabela abaixo:

Figura 5- Tabela comparativa de fiscalização.

DADOS GERAIS: COMPARATIVO JAN A DEZ 2011 x 2015							
	2011	2012	2013	2014	2015	Variação 2014/2015	Variação média de 2011 a 2014/2015
Operações	1.362	2.189	2.318	2.556	2.026	-21%	-3,81%
Auto de Infração	36.829	60.075	75.011	72.215	63.824	-12%	4,57%
CNH recolhidas	3.385	8.430	8.839	8.265	9.312	13%	28,80%
Veículos removidos	11.245	15.510	19.796	17.219	11.640	-32%	-26,99%

Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

Assim, no ano de 2011, com as 1.362 operações realizadas, foram confeccionados 36.829 autos de infração de trânsito, 3.385 carteiras de habilitação recolhidas e 11.245 veículos removidos.

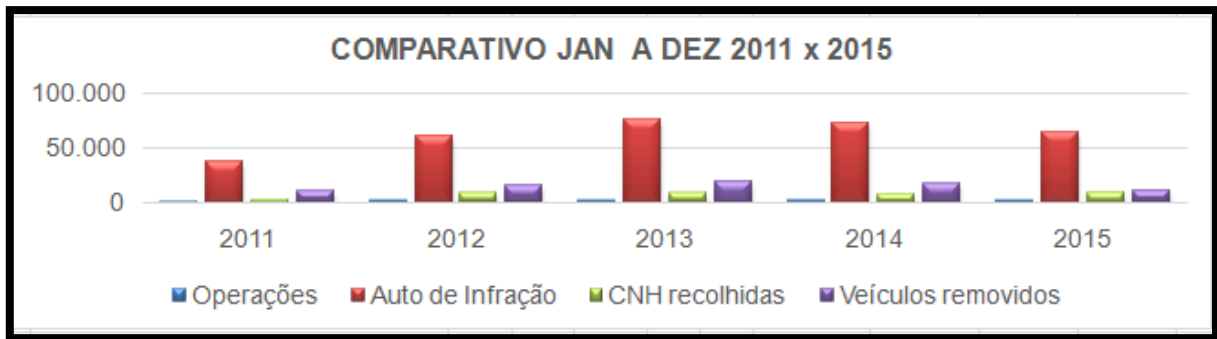
No ano de 2012, o total de operações foi de 2.189. O número de autos de infração aumentou exponencialmente em razão do número de operações realizadas, totalizando 60.075 autos lavrados. O número de carteiras de habilitação recolhidas saltou de 3.385, em 2011, para 8.430, em 2012. Foram removidos 15.510 veículos.

Em 2013, com as 2.318 operações, foram lavrados 75.011 autos de infração de trânsito, um número elevado quando comparado ao do ano de 2011 e um aumento de quase 15 mil autos quando comparado ao ano anterior. Foram recolhidas 8.839 carteiras de habilitação e removidos 19.796 veículos.

Em 2014, foram realizadas 2.556 operações, sendo lavrados 72.215 autos de infração e recolhidas 8.265 carteiras de habilitação. Foram removidos 17.219 veículos.

Em 2015, foram realizadas 2.026 operações, confeccionados 63.824 autos de infração, recolhidas 9.312 carteiras de habilitação e removidos 11.640 veículos aos pátios. Todos estes resultados podem ser verificados no gráfico abaixo:

Figura 6- Comparativo entre operações e medidas administrativas

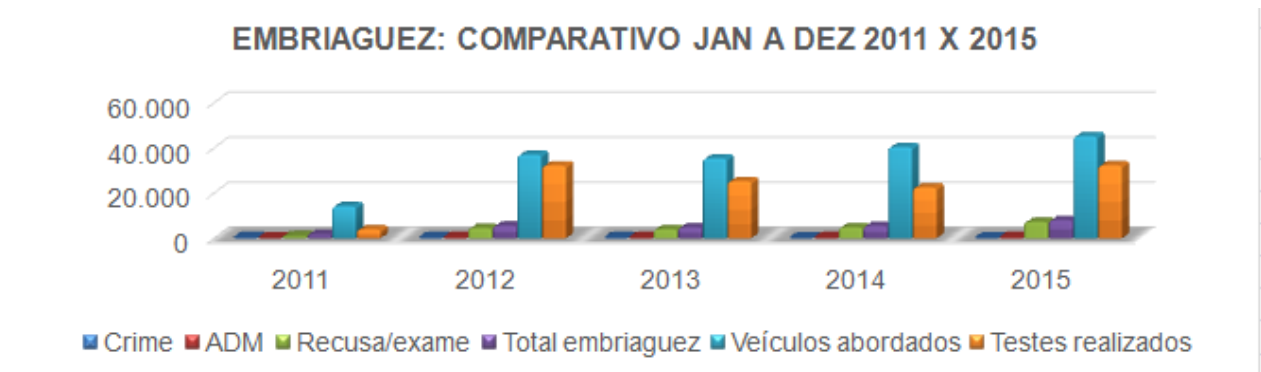


Fonte: Setor de Ocorrências do BPTran (2017).

5.3.2 Os dados da Lei Seca

Os números relativos às fiscalizações com foco na prevenção de condutores embriagados, na série histórica de 2011 a 2015, demonstram que, mesmo antes da vigência da Lei nº 12.760/2012, o BPTran empreendeu esforços para a incrementação das fiscalizações com esse foco ainda na vigência da lei anterior.

Figura 7 - Gráfico comparativo das operações com foco em embriaguez.



Fonte: Setor de Ocorrências do BPTran (2017).

Desse modo, entre os anos de 2011 e 2012, foi observada uma elevação significativa no número de fiscalizações realizadas pela Unidade e, como consequência, os resultados dessas operações.

Em 2011, foram realizados 3.923 testes de etilômetro na Região Metropolitana da Grande Vitória. Em 2012, este número aumentou consideravelmente, atingindo o patamar de 32.246 testes realizados.

Em 2011, foram abordados 14.180 veículos e em 2012, o número de veículos abordados perfaz quase o dobro do ano anterior, totalizando 37.072 abordagens.

Foram constatados nessas operações 4.548 recusas ao teste do etilômetro, no ano de 2012. Em 2011, esse número foi de 967 recusas ao teste. O número de autos lavrados relativos à embriaguez, em 2012, foi de 5.559 contra 1.694 autos lavrados em 2011.

Importante destacar que, no ano de 2013, posterior a implementação da Nova Lei Seca, os números se equilibram em relação ao ano de 2012, porém com uma pequena redução de índices. O número de testes reduziu, sendo ofertados 25.265 testes de etilômetro e 35.382 veículos são abordados. Em relação à embriaguez, foram confeccionados 8.843 autos de infração.

Em 2014, o número de veículos abordados aumentou para 40.407 abordagens e o número de testes de etilômetros realizados diminuiu para 22.502. Os autos de infração lavrados, em função da recusa ao teste do etilômetro, aumentaram em 830 autos em relação ao ano anterior, totalizando 4.846 autos lavrados.

No ano de 2015, os números da fiscalização foco lei seca no BPTran voltaram a aumentar, sendo registrados 32.310 testes e o maior número de veículos abordados na série histórica de 2011 a 2015, num total de 45.270 veículos.

O número de autos lavrados relativos à embriaguez somaram 8.033 autuações, apresentando um crescimento de quase 3.000 autos de infração em relação ao ano anterior. Deste número, as recusas ao teste do etilômetro somam 7.257 autos lavrados.

Figura 8 - Tabela comparativa do número de AIT's lavrados.

EMBRIAGUEZ: COMPARATIVO JAN A DEZ 2011 X 2015							
	2011	2012	2013	2014	2015	Variação 2014/2015	Variação média de 2011 a 2014/2015
Crime	467	455	394	275	227	-17%	-42,93%
ADM	260	556	433	407	549	35%	32,61%
Recusa/exame	967	4.548	4.016	4.846	7.257	50%	101,91%
Total embriaguez	1.694	5.559	4.843	5.528	8.033	45%	82,32%
Veículos abordados	14.180	37.012	35.382	40.407	45.270	12%	42,60%
Testes realizados	3.923	32.246	25.265	22.502	32.310	44%	53,97%

Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

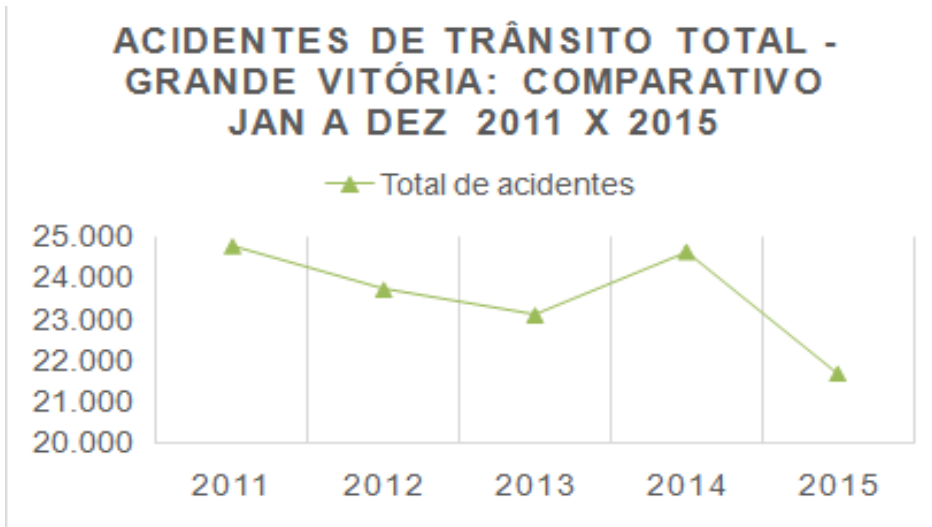
5.4 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

A verificação do número de acidentes registrados após a entrada em vigor da Lei nº 12.760/2012 na Região Metropolitana da Grande Vitória subsidiará a produção do conhecimento acerca dos efeitos da Nova Lei na segurança do trânsito entre os usuários das vias capixabas.

Neste sentido, de posse dos dados fornecidos pelo BPTTran, através do Setor de Ocorrências, ressalvadas as dificuldades encontradas no arquivamento dos mesmos, procedeu-se a análise dos registros de acidentes de trânsito e vítimas parciais e fatais dos sinistros, em conformidade com as informações produzidas através dos dados das fiscalizações ocorridas no período e das informações coletadas neste estudo.

Os dados constantes no gráfico abaixo ilustram o total de acidentes registrados pelo BPTTran, na Região Metropolitana da Grande Vitória, no período de janeiro a dezembro nos anos de 2011 a 2015.

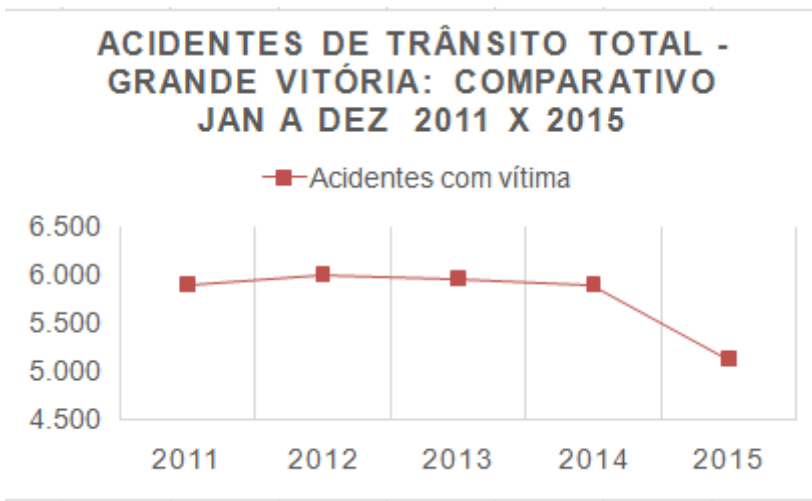
Figura 9 - Gráfico comparativo de acidentes de trânsito.



Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

Destes acidentes, o gráfico abaixo relaciona o número de acidentes de trânsito com vítimas registradas na RMGV:

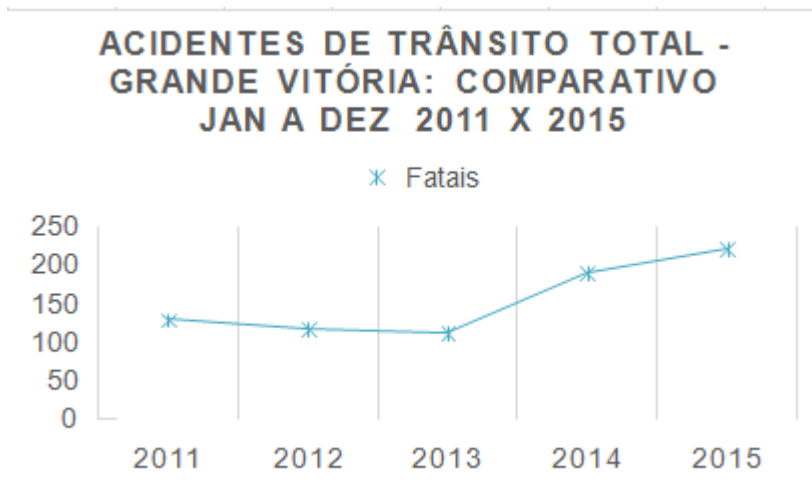
Figura 10 - Gráfico comparativo de acidentes de trânsito com vítimas.



Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

Dos acidentes de trânsito com vítimas registrados na série histórica, confeccionou-se o gráfico de vítimas fatais abaixo:

Figura 11- Gráfico de vítimas fatais.



Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

No ano de 2011, foram registrados um total de 24.767 acidentes, sendo 5.896 acidentes com vítimas. Desse total de sinistros, resultaram 7.248 vítimas parciais e 128 óbitos na RMGV no período.

No ano de 2012, foram registrados um total de 23.708 acidentes de trânsito com 6.001 acidentes com vítimas. Os acidentes com vítimas resultaram em 7.180 vítimas parciais e 117 óbitos.

Insta consignar que, no ano de 2013, registrou-se o menor índice de vítimas fatais por acidentes de trânsito atendidos pelo BPTTran na RMGV, constando 111 óbitos.

Da mesma forma, o ano de 2013 também registrou o menor número de acidentes de trânsito em relação aos outros anos da tabela, sendo um total de 23.086. Os acidentes com vítimas totalizaram 5.953 sinistros e número de vítimas parciais foi menor que o do ano 2011, sendo 7.189 vítimas parciais.

O ano de 2014, foram registrados 24.630 acidentes, sendo 5.903 com vítimas parciais. Estes acidentes resultaram em 10.516 vítimas parciais e 188 foram vítimas fatais.

No ano de 2015, foram registrados um total de 21.662 acidentes, sendo 5.134 acidentes com vítimas que resultaram em 11.218 vítimas parciais e 220 vítimas fatais.

Observa-se que nos anos de 2012 e 2013 foram os anos da série que registraram os menores índices de vítimas fatais na RMGV, ou seja, no período imediatamente após a incrementação da fiscalização foco lei seca pelo BPTTran e a entrada em vigor da Nova Lei Seca no final de 2012.

No ano de 2014, foram registrados 24.630 acidentes de trânsito, sendo 5.903 acidentes com vítimas. Desses acidentes, 10.516 foram vítimas parciais e 188 foram vítimas fatais.

No ano de 2015, o número total de acidentes foi reduzido para 21.662, o número de acidentes com vítimas foi de 5.134 e o número de vítimas parciais foi 11.218. No entanto, o ano de 2015 registrou o maior número de vítimas fatais, um total de 220 na RMGV entre os acidentes de trânsito registrados pelo BPTTran.

Figura 12 - Comparativo de acidentes com vítimas.

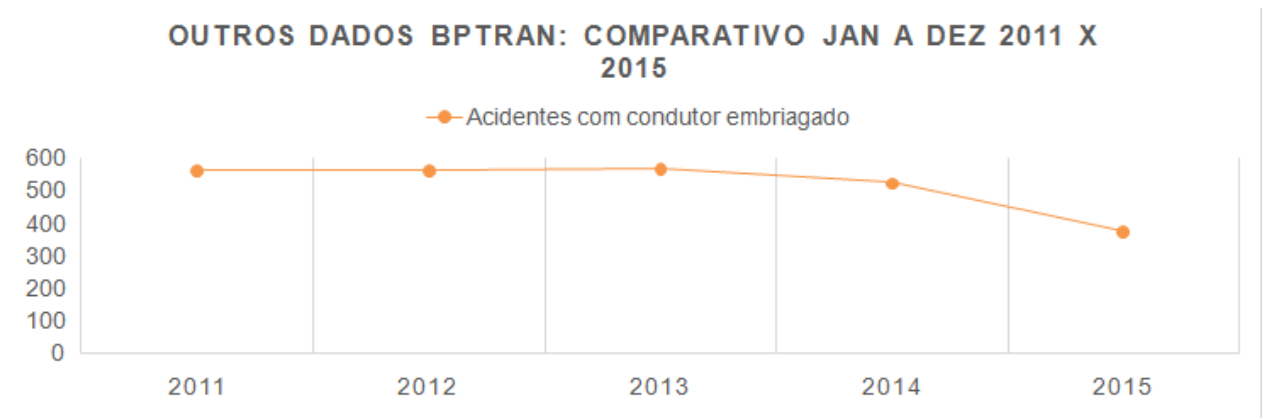
ACIDENTES DE TRÂNSITO TOTAL - GRANDE VITÓRIA: COMPARATIVO JAN A DEZ 2011 X 2015							
	2011	2012	2013	2014	2015	Variação 2014/2015	Variação média de 2011 a 2014/2015
Acid. Sem vítima	18.871	17.707	17.133	18.727	16.528	-12%	-9%
Acidentes com vítima	5.896	6.001	5.953	5.903	5.134	-13%	-14%
Total de acidentes	24.767	23.708	23.086	24.630	21.662	-12%	-10%
Parciais	7.248	7.180	7.189	10.516	11.218	7%	40%
Fatais	128	117	111	188	220	17%	62%
Total vítimas	7.376	7.297	7.300	10.704	11.438	7%	40%

Fonte: Setor de Ocorrências do BPTTran (2017).

5.5 ACIDENTES COM CONDUTOR EMBRIAGADO

Na figura abaixo, com base nos dados fornecidos pelo Setor de Ocorrências, é possível visualizar os números de acidentes com condutores embriagados:

Figura 13- Comparativo de acidentes com condutores embriagados.



Fonte: 2ª Seção do BPTran (2017).

Com relação ao registro de acidentes envolvendo condutores embriagados, temos que no ano de 2011, foram 563 acidentes, em 2012 consta 561 acidentes, em 2013 houve o registro de 567 de ocorrências, e em 2014 e 2015, foram registrados 523 e 375, respectivamente.

A curva do gráfico demonstra, em relação aos acidentes envolvendo condutores embriagados, uma queda a partir do ano de 2013, que vai se acentuando até o ano de 2015, sugerindo possíveis efeitos da intensificação das fiscalizações foco lei seca na RGMV.

6 CONCLUSÃO

A crise de segurança viária mundial constatada pela ONU revelou a necessidade de medidas eficazes que importem a redução de 1,25 milhão de vítimas fatais de acidentes de trânsito no mundo atualmente.

Dentre essas medidas destacam-se a prevenção do consumo de álcool pelos condutores na direção de veículos automotores, que aliada ao excesso de velocidade, falta de uso de capacete pelos motociclistas, falta de infraestruturas das vias, entre outras causas, são responsáveis pela vitimização no trânsito no mundo.

Com vistas a redução das vítimas de acidentes de trânsito, entrou em vigor no Brasil a Nova Lei Seca, Lei nº 12.760/2012, que estabeleceu a tolerância zero ao consumo de álcool na direção de veículos e estabeleceu novos meios de prova para a comprovação do crime de trânsito previsto no artigo 306 do CTB.

No Estado do Espírito Santo, a Polícia Militar, por meio do Batalhão de Polícia de Trânsito, intensificou as fiscalizações foco Lei Seca antes mesmo da vigência da nova lei, implementando as metas previstas no programa Década do Trânsito Seguro da ONU no ano de 2011.

Assim, após a vigência da lei, o BPTran realizou nos anos de 2013, 2014 e 2015 um total de 6.900 operações de fiscalização de trânsito, sendo 2.202 operações com foco lei seca.

O incansável trabalho do BPTran nas fiscalizações apresentou resultados consideráveis sobretudo nos anos de 2012 e 2013, entre o número de vítimas nos acidentes de trânsito registrados na RMGV. Depois destes anos, o número de vítimas voltou a aumentar.

Apesar disso, os números referentes aos acidentes de trânsito causados por condutores embriagados apresentou queda a partir do ano de 2013, despencando em

2015, revelando um efeito significativo da Lei nº 12.760/2012 e das fiscalizações realizadas pelo BPTran.

O gráfico dos acidentes com vítimas fatais do período da pesquisa revelou um fenômeno registrado em estudos anteriores, segundo o qual, existe uma tendência de obtenção de índices positivos logo após a vigência de uma lei estabelecendo novos limites e rigores na legislação. No entanto, ao avançar dos anos, os resultados positivos vão desaparecendo, revelando a necessidade de continuidade de implementação de fiscalização da lei pelas autoridades competentes e seus agentes.

Em relação aos dados coletados, verificou-se que não existe no BPTran e tampouco no CIODES, um setor de estatística especializado na coleta, cadastramento, processamento, e arquivamento dos dados provenientes do policiamento e da fiscalização de trânsito na RMGV e do Estado do Espírito Santo.

Nesse aspecto, insta consignar que além da legislação rigorosa e do implemento e continuidade das fiscalizações, a disponibilidade de dados estatísticos confiáveis também é recomendada pelos organismos internacionais como importante fator para prevenção de acidentes, uma vez que os dados estatísticos constituem o diagnóstico e o ponto de partida para um planejamento estratégico de segurança viária.

São os dados obtidos e registrados no atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito, das fiscalizações que vão apontar as necessidades do policiamento de trânsito para a redução da vitimização e promoção da vida.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso: 01 mar. 2016.

_____. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. **Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso: 05 de mar. 2016.

_____. Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013. **Diário Oficial da União**, Brasília, 29 jan. 2013. Seção 1, p.30.

_____. **Lei Nº 13.281, de 4 de maio de 2016**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm>

CARNEIRO, Henrique. As necessidades humanas e o proibicionismo das drogas no século XX. **Rev Outubro**, v. 6, p. 115-28, 2002. Disponível em: <<http://xa.yimg.com/kq/groups/17912742/978919136/name/necessidades+humanas+-+h+carneiro.pdf>>. Acesso: 02 set. 2017.

DE OLIVEIRA, André Abreu. **Nova Lei Seca: corrigiu-se afinal os equívocos da lei anterior?** 2012. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12662>. Acesso em: 10 out. 2017.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Lei Complementar nº 533, de 28 de dezembro de 2009**. Vitória, 29 dez. 2009. Disponível em: <http://www.pm.es.gov.br/download/legislacao/leisestaduais/Lei_Complementar_533.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2016

_____. **Decreto Lei 3.317-N, de 24 de fevereiro de 1992**. Disponível em: <<http://www.pm.es.gov.br>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

GOMES, Luiz Flávio; BEM, Leonardo Schmitt de. **Nova “Lei Seca”**: comentários à Lei n. 12.760, de 20-12-2012. São Paulo: Saraiva, 2013.

LOIOLA, Gelson. **O Batalhão de Polícia de Trânsito da Polícia Militar do Espírito Santo – BPTran**. Vitória: DIO, 2011, 198 p.

SABINO JUNIOR, Jovelson Aguiar. **A Atuação Policial e sua Capacidade de Influenciar em Comportamentos**: O Impacto do Projeto Madrugada Viva na Sociedade Capixaba. 2008. 84 f. Monografia (Especialização) - Curso de Segurança Pública, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, Cap. 10.

World Health Organization. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action.** Switzerland. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/112736/1/9789240692763_eng.pdf?ua=1>. Acesso: 01 abr. 2016