

Daniel Jonas Rocha

Criminalização do ato de dirigir sob influência de álcool: a (in)eficácia da medida quando analisada a estrutura de incentivos ao agente de trânsito para fiscalizar

Brasília-DF
2015

Daniel Jonas Rocha

Criminalização do ato de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool no Brasil: a (in)eficácia da medida quando analisada a estrutura de incentivos para fiscalizar do agente de trânsito

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito pelo programa de Mestrado em Direito do Centro Universitário de Brasília. Orientador: Prof. Dr. Gustavo Ferreira Ribeiro.

Brasília-DF
2015

Daniel Jonas Rocha

Criminalização do ato de dirigir sob influência de álcool: a (in)eficácia da medida quando analisada a estrutura de incentivos ao agente de trânsito para fiscalizar

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito pelo programa de Mestrado em Direito do Centro Universitário de Brasília.

Brasília-DF, _____ de _____ 2015.

Banca examinadora:

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Ferreira Ribeiro

Prof. Dr. Paulo Afonso Cavichioli Carmona

Prof. Dr. Ivo Teixeira Gico Júnior

Prof. Dr. Pery Francisco Assis Shikida

*Dedico este trabalho às vítimas da brutalidade do trânsito brasileiro, em especial,
ao amigo Eder, falecido em 2013 em um acidente de trânsito.*

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, pelo constante incentivo em meus estudos.

Ao meu pai, pelo apoio financeiro.

Aos professores Dr. Gustavo Ferreira Ribeiro e Dr. Paulo Afonso Cavichioli Carmona, pela orientação segura desta dissertação.

Aos meus professores do mestrado, pelo conhecimento repassado e pelas quebras de paradigmas, as quais me fizeram enxergar problemas sociais com outros olhos, ampliando meus horizontes.

Ao professor Dr. Alex Garcia da Cunha, pelas orientações informais neste e em outros trabalhos científicos.

Aos meus irmãos, amigos e à minha namorada, Verônica, pelo apoio.

O álcool. Suprimam-no e adeus código, adeus júri, adeus prisões! Na conta corrente do crime seu débito é tremendo. Mas que lindo saldo tem na conta corrente do sonho! Suprimam-no e a tristeza da vida aumentará. Ninguém calculou ainda a soma de momentos felizes, de sonhos róseos, de êxtases que borbotou do seio das garrafas (MONTEIRO LOBATO, p. 23-24).

RESUMO

Objetivou-se, neste estudo, investigar a eficácia da criminalização enquanto medida para reduzir a infração de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. Para tanto, partiu-se da análise da estrutura dos incentivos oferecidos aos agentes de trânsito da Polícia Rodoviária Federal. Primeiro, contextualizou-se, no âmbito da política criminal, a criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool. A seguir, investigou-se, por meio da Análise Econômica do Direito, se a criminalização atende aos fins da pena, focalizando-se, em especial, a relação entre a criminalização e a fiscalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool. Por fim, ao analisar as estruturas de incentivo do agente de trânsito, buscou-se demonstrar se as peculiaridades burocráticas para efetivar as penalidades da criminalização afetam a probabilidade de fiscalização. A análise dos dados revelou que quando os procedimentos inerentes à fiscalização envolvem a necessidade de prisão, o tempo dispendido e a sensação de risco pelo agente de trânsito se elevam, afetando o resultado de sua função de utilidade de fiscalizar.

Palavras-chave: 1. políticas públicas / 2. trânsito e álcool / 3. Criminologia crítica / 4. Análise Econômica do Direito

ABSTRACT

In this study we aimed to investigate the effectiveness of criminalization as a measure to reduce traffic violation of driving under the influence of alcohol. We started by analyzing the structure of incentives for the Federal Highway Police agents to inspect. Then, we contextualized the criminalization of driving under the influence of alcohol. After that, based on Economic Analysis of Law, we investigated whether criminalization meets the purposes of the penalty by focusing on the relationship between criminality and inspection of driving under the influence of alcohol. At last, by analyzing the structure of incentives for the traffic agents, we sought to demonstrate that the bureaucratic peculiarities to enforce the penalties of criminalization affect the probability of inspection. Data analysis revealed that when inspection procedures demand imprisonment, the feeling of risk and the time spent by the traffic agent is increased, thus impacting his or her utility of inspection.

Keywords: 1. public policy / 2. traffic and alcohol ingestion / 3. critical criminology / 4. economic analysis of law

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS.....	x
LISTA DE QUADROS, FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS.....	xi
INTRODUÇÃO.....	14
1 Contextualização da pesquisa.....	14
2 Justificativa.....	18
3 Objetivos	18
4 Organização da dissertação.....	18
CAPÍTULO 1.....	20
A SOLUÇÃO TRADICIONAL ADOTADA PARA DISSUADIR O INFRATOR DE TRÂNSITO RACIONAL	
.....	20
1.1 Introdução.....	20
1.2 Contextualização normativa.....	20
1.3 Prisão do condutor ébrio sob o enfoque da criminologia crítica.....	27
1.4 A criminalização pensada nas teorias de prevenção da pena.....	34
1.5 A criminalização sob a tradicional análise econômica do direito.....	38
1.5.1 Ponto ótimo em investimento para prevenção e repressão à combinação “álcool e trânsito”	40
1.5.2 Influência do ganho esperado no cálculo do infrator de trânsito racional.....	47
1.5.3 Influência da severidade da pena no cálculo do infrator de trânsito racional.....	53
1.5.4 Influência da probabilidade de punição no cálculo do infrator de trânsito racional.....	58
1.5.5 Embriaguez: racionalidade reduzida.....	62
1.6 Apontamentos Preliminares.....	65
CAPÍTULO 2.....	66
ESTRUTURA DE INCENTIVOS PARA FISCALIZAR DO AGENTE DE TRÂNSITO: UMA RELEITURA	
DO MODELO RACIONAL.....	66
2.1 Natureza da pesquisa.....	66
2.2 Instrumento de coleta de dados e universo da pesquisa.....	67
2.3 Procedimentos para análise.....	72
2.4 Estrutura de incentivos para fiscalizar do agente de trânsito.....	73
2.5 Resultados e discussão.....	79
2.6 Resultados das respostas não direcionadas.....	99
2.7 Síntese do capítulo.....	116
CAPÍTULO 3.....	118
PROPOSTAS ALTERNATIVAS À CRIMINALIZAÇÃO DO ATO DE DIRIGIR SOB A INFLUÊNCIA DE	
ÁLCOOL.....	118
3.1 Introdução.....	118
3.2 Preço e tributação de bebidas alcólicas.....	120
3.3 Responsabilização civil solidária entre condutores infratores e comerciantes ou promotores de eventos.....	123
3.4 Transporte público eficiente.....	125
3.5 Educação e informação: redução de riscos.....	127
3.6 Implantação de novas medidas administrativas dissuasórias e simplificação de procedimentos.....	130
3.7 Síntese do capítulo.....	135
CONCLUSÃO.....	137
Referências.....	142
APÊNDICE A - Questionário.....	155
APÊNDICE B - Cálculo da amostra.....	158
APÊNDICE C - Técnica estatística.....	160

LISTA DE ABREVIATURAS

AIT	Auto de infração de trânsito
AT	Agente de trânsito
BA	Bebidas alcoólicas
BSM	Benefício social marginal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CSM	Custo social marginal
DSC	Discurso do sujeito coletivo
<i>Fi</i>	Fiscalização
G	Ganho líquido
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<i>M</i>	Motivação por benefícios e incentivos não monetários
MP	Medida Provisória
PIB	Produto Interno Bruto
PPD	Permissão para dirigir
PRF	Policia rodoviário federal
<i>Prob</i>	Probabilidade
<i>R</i>	Exposição a riscos
S	Sanção esperada
S	Motivação monetária
SENAD	Secretaria nacional sobre rogas
SIGER	Sistema de Informações Gerenciais da Polícia Rodoviária Federal
SUS	Sistema Único de Saúde
<i>T</i>	Maior trabalho e maior tempo despendido com os procedimentos
U	Utilidade
U_{AT}	Utilidade do Agente de trânsito
U_{ATi}	Utilidade do Agente de trânsito inicial
U_{ATf}	Utilidade do Agente de trânsito final

LISTA DE QUADROS, FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS

Quadro 1	Comparativo entre as Leis 9.503 (1997), 11.275 (2006), 11.705 (2008a) e 12.760 (2012b).
Quadro 2	Valores para caracterização da infração e crime de trânsito por dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.
Figura 1	O nível eficiente de dissuasão (a).
Figura 2	O nível eficiente de dissuasão (b).
Figura 3	Criminalidade agregada.
Figura 4	Relação entre burocracia e fiscalização.
Gráfico 1	Transtornos psiquiátricos – Comparação entre as prevalências nos dois grupos de motoristas (%) (BRASIL, 2010, p. 68).
Gráfico 2	Modais utilizados para ida e retorno dos locais de entretenimento.
Gráfico 3	Quantidade de autuações enquadradas no artigo 165 do CTB entre os anos de 2005 e 2012.
Gráfico 4	Representação Tabela 36.
Tabela 1	Crescimento da população carcerária no Brasil.
Tabela 2	Desistência de ir a algum lugar ou necessidade de usar outro meio de transporte pelos seguintes motivos: i) falta de dinheiro para pagar; ii) ausência de transporte; iii) falta de linha no horário necessário.
Tabela 3	Você já foi assaltado (ou conhece alguém que já foi) usando o meio de transporte que mais usa?
Tabela 4	Número de policiais rodoviários federais lotados por região no Brasil.
Tabela 5	Em qual região do Brasil está lotado?
Tabela 6	Há quanto tempo é policial rodoviário federal?
Tabela 7	Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 8	Em qual região do Brasil está lotado? * Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 9	Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 10	Em qual região do Brasil está lotado? * Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 11	Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 12	Em qual região do Brasil está lotado? * Quanto tempo aproximadamente se

	leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 13	Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 14	Em qual região do Brasil está lotado? * Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 15	Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 16	Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 17	Em qual região do Brasil está lotado? * Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 18	Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 19	Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 20	Em qual região do Brasil está lotado? * Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 21	Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 22	Em qual região do Brasil está lotado? * Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 23	A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:
Tabela 24	Em qual região do Brasil está lotado? * A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:
Tabela 25	As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:
Tabela 26	Em qual região do Brasil está lotado? * As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à

	assertiva:
Tabela 27	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 28	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 29	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?
Tabela 30	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 31	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 32	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?
Tabela 33	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:
Tabela 34	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:
Tabela 35	Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:
Tabela 36	Nos últimos anos houve um aumento no número de autuações pela polícia rodoviária federal para a infração de dirigir sob a influência de álcool. Em 2005 foram 2.075 autuações e em 2012 o número de autuações subiu para 33.034 (SIGER/PRF). Em sua opinião, esse aumento se deu por (pode marcar uma ou mais assertivas):
Tabela 37	Em sua opinião, o que poderia influenciar positivamente para o policial rodoviário federal atuar mais efetivamente na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

INTRODUÇÃO

Esta dissertação se pauta em uma análise da (in)eficácia da criminalização para inibir a conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. Primeiro, busca identificar qual tipo de política criminal a criminalização da conduta se amolda. Depois, indaga se a criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool atende aos fins da pena. Prosseguindo, investiga a relação entre criminalização e fiscalização por meio da Análise Econômica do Direito. Nesse percurso, apresenta uma estrutura de incentivos para fiscalizar do agente de trânsito (AT). Para demonstrar a relação existente, foi realizada uma pesquisa empírica direcionada aos AT da Polícia Rodoviária Federal. Com isso, buscou compreender se, de fato, a criminalização atende ao seu objetivo de reduzir o número de infrações de trânsito.

Neste primeiro momento, para demonstrar a relevância e atualidade do tema, serão contextualizados os problemas advindos do consumo inadequado de bebidas alcoólicas (BA), apresentando números envolvendo a associação “álcool e trânsito”. Com isso, indica-se a necessidade de estudos que apontem soluções possíveis e eficazes para reduzir a violência no trânsito brasileiro. Também neste capítulo apresentam-se a justificativa e os objetivos do trabalho.

1 Contextualização da pesquisa

O consumo indevido de BA é um problema mundial. Além de doenças como alcoolismo, câncer e cirrose hepática, as BA também são precursoras de violência, que resulta em lesões e mortes causadas por ações perigosas de pessoas intoxicadas. Estima-se que o uso prejudicial de BA seja responsável por 2,5 milhões de mortes no mundo a cada ano. Esse número representa quase quatro por cento de todas as mortes, sendo o principal fator de risco entre os homens em idade ativa (WHO, 2011). Comparando esse número com uma pesquisa apresentada pela Organização Mundial de Saúde em 2004 (WHO, 2004), mais da metade dessas mortes são em decorrência de acidentes de trânsito, ou seja, quase 1,2 milhões de pessoas morrem todos os anos em consequência da associação “álcool e trânsito”.

A pesquisa publicada pela Organização Mundial de Saúde (WHO, 2011) apontou o estudo de Rehm et al. (2009), no qual se estimou o custo total atribuível ao consumo de álcool em 1,3% a 3,3% do Produto Interno Bruto (PIB) dos países pesquisados¹. Acredita-se que o custo econômico da BA ao Brasil ultrapasse esses patamares. Gallassi et al. (2008) afirmam, através de dados especulativos, que o país gasta, anualmente, 7,3% do seu PIB com consequências de problemas relacionados ao álcool. Essa porcentagem representou, apenas no ano de 2004, o vultoso montante de R\$ 130 bilhões. Os autores (GALLASSI et al., 2008), ao citarem uma pesquisa realizada pela Federação das Indústrias de São Paulo (BRASIL, 2004), ressaltaram que

o alcoolismo, se comparado a outros problemas de saúde, é responsável por gerar três vezes mais licenças médicas; aumentar em cinco vezes as chances de acidentes de trabalho; aumentar em oito vezes a utilização de diárias hospitalares e levar as famílias a recorrerem três vezes mais às assistências médica e social.

Existe uma estimativa de que 74,6% dos brasileiros entre 12 e 65 anos já consumiram BA pelo menos uma vez na vida (SENAD/SEBRID, 2005). Segundo essa mesma fonte, 7% dos jovens entre 12 e 17 anos são dependentes de BA, número que, considerado na população em geral, chega a 12,3%, o correspondente a 6.268.000 pessoas.

Em outra pesquisa realizada em 2007 (BRASIL, 2007), na qual ocorreu o “Primeiro levantamento sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira”, constatou-se que 52% dos brasileiros acima de 18 anos fazem uso de BA pelo menos uma vez ao ano. Entre os homens que se enquadraram nessa perspectiva, 11% bebem todos os dias e 28% de uma a quatro vezes por semana. O estudo apontou, ainda, que 24% da população faz uso de BA frequentemente e de forma pesada, ou seja, pelo menos uma vez por semana, cinco ou mais doses. A pesquisa corroborou o resultado do estudo de Laranjeira et al. (2010), no qual se constatou que um quarto dos brasileiros consome álcool muito frequentemente (6%) ou frequentemente (19%). Destes, 29% relataram que a quantidade habitual consumida é de cinco ou mais unidades.

¹ Países pesquisados e custos atribuíveis ao álcool relativo ao PIB de cada um: Canadá-1,4%; França-1,7%; Escócia-1,4%; Estado Unidos-2,7%; República da Coréia-3,3%; e Tailândia-1,3%. Fonte: Rehm et al. (2009).

Os números acima expostos não diferem da pesquisa feita pela Secretaria Nacional sobre Drogas (SENAD, 2010) com motoristas usuários das rodovias federais brasileiras. Essa pesquisa concluiu que aproximadamente 22% daqueles que foram abordados fazem consumo regular de BA, entre os quais 60% consomem quantidades significativas entre sete e 15 doses.

O Ministério da Saúde (BRASIL, 2013a) revelou que, em 2011, entre as pessoas que foram atendidas pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e que haviam se envolvido em acidentes de trânsito, 21% ingeriram BA. Os dados apontaram que 22,3% eram condutores, 21,4% eram pedestres e 17,7% eram passageiros e a faixa etária mais prevalente foi de 20 a 39 anos, representando 39,3% dos casos. A pesquisa se restringiu ao universo de 71 serviços de urgência e emergência nas capitais brasileiras e Distrito Federal. Pelos dados apresentados, registraram-se 42.425 pessoas mortas em decorrência de acidentes de trânsito no ano de 2011. Esses números são ainda mais alarmantes quando a pesquisa se restringe às épocas festivas de fim de ano, férias e carnaval.

Já nos estudos de Abreu et al. (2006), na cidade do Rio de Janeiro-RJ, entre dezembro de 2001 e fevereiro de 2002, observou-se nos registros de óbitos daqueles aos quais foram realizados teste de alcoolemia, que 32,9% apresentaram concentração acima de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue.

Noutra pesquisa, realizada em Porto Alegre-RS (SENAD, 2010), estimou-se uma prevalência de alcoolemia de vítimas não fatais de 7,7% e para vítimas fatais de 36,7%, gerando um custo de acidentes de trânsito associado ao consumo de álcool naquela região de R\$ 31.443.367,91. O estudo ainda apontou que 47,4% dos motoristas pesquisados declararam já ter ingerido BA e assumido a direção de um veículo automotor. Entre esses, 13,5% declararam que a sua capacidade e percepção de dirigir reduziram totalmente e 51,6% que sua percepção ficou reduzida parcialmente. Pelos dados, tem-se uma alta incidência da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool, apesar de o estudo ter ocorrido em 2009, ano que estava em vigência a Lei 11.705/08 – primeira “lei seca”².

² “Lei seca” é a forma vulgar que a população e mídia se referem às leis 11.705/08 e 12.760/12, fazendo uma alusão à lei seca implementada nos Estados Unidos no século XX. Condenava a fabricação, venda, transporte, importação e exportação de BA em todo território pertencente aos Estados Unidos.

O Informe Mundial Sobre o Estado da Segurança Viária (WHO, 2009), por sua vez, mostra que o Brasil ocupa o 5º lugar em taxa de mortalidade por acidente de trânsito no mundo, com taxa de 18,3 mortes para cada 100.000 pessoas, ficando atrás apenas da China, Índia, Rússia e Estados Unidos. Esses números expressivos da violência no trânsito acarretam, além do sofrimento das vítimas e de seus familiares, custos que impactam a economia do país.

No estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (BRASIL, 2006a), obteve-se uma estimativa de custo médio padrão por acidente, em valores de 2005, nas ocorrências classificadas pela Polícia Rodoviária Federal como sem vítimas, de R\$ 16.840,00. Já nos acidentes com vítimas de lesões, o custo estimado foi de R\$ 86.032,00 e com morte de R\$ 418.341,00. Sendo assim, chegou-se a um custo médio por acidente de R\$ 58.880,00. Realizando uma ponderação do custo médio associado à pessoa, obtiveram-se as quantias de R\$ 1.040,00, R\$ 36.305,00 e R\$ 270.165,00, para ilesos, feridos e mortos, respectivamente. Esses valores geraram um custo anual em acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras na cifra de R\$ 22 bilhões, sendo esses valores referentes a dezembro de 2005.

Essa soma representou 1,2% do PIB brasileiro naquele ano, comprovando que os gastos do país em decorrência do uso excessivo de álcool são consideráveis, necessitando políticas para controlá-los. Saliencia-se, ainda, que esses valores estão subestimados se levados em considerações outras despesas, conforme ocorreu na pesquisa da SENAD (2010).

Frente a essa realidade, o Estado, com o intuito de reduzir os números da violência e dos gastos públicos que advêm do uso abusivo de BA e do ato imprudente de assumir a direção de um veículo automotor, tem se utilizado de variadas leis que regulamentam a circulação de veículos nas vias públicas. Ademais, tem imposto penalidades diversas àqueles que infringem a legislação. Uma dessas penalidades é a criminalização do ato de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. Ou seja, até a lei nº 11.705/2008, o uso moderado de BA e a condução normal não se enquadravam na legislação como penalmente relevantes. No entanto, com a referida lei, a criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool foi uma das medidas adotadas pelo legislador para justificar uma atuação no controle da violência no trânsito brasileiro.

2 Justificativa

Embora a criminalização tenha sido adotada como medida para redução de infrações de trânsito, não se encontram, na literatura, estudos sistemáticos que apontem ou não sua eficácia. Sendo assim, questiona-se, neste estudo, por meio da análise da estrutura de incentivos dos AT da Polícia Rodoviária Federal, se a criminalização, de fato, atende ao objetivo de reduzir o número de infrações de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.

3 Objetivos

Geral:

1. Investigar, a partir da análise da estrutura de incentivos dos AT da Polícia Rodoviária Federal, se a criminalização, enquanto medida para reduzir a infração de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, é eficaz.

Específicos:

1. Contextualizar em que tipo de política criminal a criminalização da conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool se amolda.

2. Investigar se a criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool atende aos fins da pena.

3. Investigar a relação entre criminalização e fiscalização da conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, por meio da Análise Econômica do Direito.

4 Organização da dissertação

Esta dissertação foi organizada em cinco partes. Nesta parte introdutória, contextualizou-se o estudo, revelando-se os números envolvendo o uso abusivo de BA e suas consequências no trânsito brasileiro. Indicou-se, preliminarmente, o

problema da criminalização como medida para solução dos altos números da violência no trânsito. Afora isso, apresentou-se a justificativa e os objetivos da pesquisa.

No capítulo 1, discute-se a solução tradicional adotada para dissuadir o infrator de trânsito racional. Inicialmente, faz-se uma contextualização normativa. Prosseguindo, discute-se a prisão do condutor ébrio sob o enfoque da criminologia crítica. Para, ao fim, estudar a criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool pensada nas teorias de prevenção da pena, em especial, sob a tradicional análise econômica.

No capítulo 2, apresenta-se a metodologia de investigação. Focaliza-se o tipo de pesquisa empreendida, apresenta-se o processo de coleta de dados, analisa a estrutura de incentivos para fiscalizar do AT e, por fim, realiza-se a análise dos dados.

São apontadas, no capítulo subsequente (capítulo 3), possíveis soluções alternativas de políticas públicas à criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool.

Por fim, no capítulo de conclusão, apresentam-se algumas conclusões do trabalho, em que os objetivos específicos da pesquisa são revisitados, demonstrando a síntese de como o objetivo geral foi alcançado. Dessa feita, será possível observar se a criminalização, enquanto medida para reduzir a infração de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, é eficaz.

CAPÍTULO 1

A SOLUÇÃO TRADICIONAL ADOTADA PARA DISSUADIR O INFRATOR DE TRÂNSITO RACIONAL

1.1 Introdução

Neste capítulo foi realizada uma contextualização normativa no Brasil para compreender esse percurso legislativo e o que está em vigência nos dias atuais. A seguir, fazem-se ponderações sobre a solução tradicional em uma perspectiva minimalista do direito penal (ZAFFARONI, 2001, HULSMAN, 1997, WACQUANT, 2001, BATISTA, 1990, FERRAJOLI, 2014). São realizadas críticas à adoção do sistema prisional para todos os males da sociedade. Para isso, é realizada uma ponderação entre a criminalização em questão e os fins da pena.

Tendo como foco do estudo a (in)eficácia da criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool, aprofundou-se no utilitarismo presente na Análise Econômica do Direito, em especial na função de utilidade do modelo de Becker (1968).

1.2 Contextualização normativa

A legislação brasileira, para inibir as condutas tidas como criminosas na condução de veículos automotores, seguiu o caminho de maior severidade das penas. Em 1941, com o advento do Decreto-Lei n. 3.688 – Lei das Contravenções Penais – o legislador já demonstrava preocupação com a segurança no trânsito, penalizando condutas de dirigir sem habilitação ou pondo em perigo a segurança alheia. Em 23 de setembro de 1997, foi sancionado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que disciplinou normas gerais de circulação, sinalização, registro e licenciamento de veículos, regras para obtenção de habilitação, além das infrações, penalidades e medidas administrativas. Também nele foi reservado um capítulo especial para os crimes de trânsito, o qual deu um salto em medidas penalizadoras. A esse respeito, Andrade (2000, p. 171) afirma que:

[...]o Código propõe, em primeiro lugar, converter em infrações ou crimes algumas condutas que eram tipificadas como contravenções penais (como falta de habilitação para dirigir veículos e direção perigosa de veículo na via pública), e cuja consequência é o agravamento das penas. A seguir, propõe também o agravamento das penas de crimes já definidos no Código Penal, como homicídio e lesões corporais culposos ou redefinições relativamente a tipos penais (como a omissão de socorro). Enfim, criminaliza (também como infrações ou crimes) inúmeras condutas até então não criminalizadas, nem como contravenções.

O artigo 165 do CTB, que trata das infrações de trânsito, em seu texto original, disciplinava o ato de “dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”, e impunha penalidade de multa e suspensão no direito de dirigir, além das medidas administrativas de recolhimento do documento de habilitação, bem como retenção do veículo, que apenas seria liberado para outro condutor habilitado e em condições de dirigir. Com a Lei 11.275/06, foi retirado do referido artigo a exigência de constatação do nível de alcoolemia, o que se manteve na Lei 11.705/08³.

O CTB também criminalizava o ato de “conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem” com detenção de seis meses a três anos. Com a Lei 11.705/08, o legislador inovou o tipo penal, passando a exigir “concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas”, bem como retirou da redação original a expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”⁴.

Em um primeiro momento, a exigência de constatação de concentração mínima de álcool por litro de sangue restringiu a atuação da lei sobre os condutores ébrios. O que anteriormente bastava um laudo do AT, com o advento de referida lei exigiu-se a materialidade do delito, não mais sendo suficiente a comprovação por exame clínico ou provas testemunhais. Tornou-se, então, necessário que o suposto infrator se submetesse a exame de alcoolemia.

Ocorre que a Constituição Federal brasileira (BRASIL, 1988), em seu artigo 5º, inciso LXIII, estabeleceu que “o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado” e, interpretando esse dispositivo, o Supremo Tribunal

³ A maior severidade aos condutores ébrios a partir da Lei 11.705/08 apresentou alguns contrassensos, entre eles a revogação do inciso V, do artigo 302, do CTB, incluído pela lei 11.275/06. O inciso tratava de uma causa de aumento de pena no “homicídio culposo na direção de veículo automotor” para quem estivesse “sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos”.

⁴ A pena restritiva de liberdade máxima do artigo 306 do CTB, “crime” que não houve qualquer lesão concreta à vida ou à integridade física, equivale à pena máxima do homicídio culposo do artigo 121, do Código Penal. Portanto, desproporcional.

Federal entendeu que se deve reservar o direito de o suspeito não produzir prova contra si⁵.

Sendo assim, tão somente seriam apenados com prisão aqueles que, mediante a ingestão de álcool e na condução de veículo automotor, estivessem dispostos a colaborar com a justiça, ou então desconhecessem seus direitos elencados na Carta Magna. No entanto, apesar de exigência mínima de concentração de álcool por litro de sangue, entendeu-se que o legislador buscou uma resposta penal mais severa ao retirar do texto o “dano potencial a incolumidade de outrem” (BRASIL, 1997). Presumiu-se, em absoluto, que ingerir BA e tomar a direção de um veículo nas vias públicas gera risco à segurança viária. Transformou-se um delito de perigo concreto em um de perigo abstrato^{6,7} (Castro, 2008, Moraes, 2009, Oliveira, 2009).

Em 2012, com a Lei 12.760/12, o CTB foi novamente alterado. Além de majorar o multiplicador do valor da multa de dirigir sob a influência de álcool de cinco para dez vezes, condicionou a aplicação da penalidade em dobro no caso de reincidência em 12 meses. Quanto ao disposto na infração criminal do artigo 306, a nova “lei seca” acrescentou a necessária comprovação de alteração da capacidade psicomotora pela influência do álcool, circunstância que agora precisa ser provada para se responsabilizar criminalmente alguém. A referida lei ainda buscou solucionar

⁵ O Supremo Tribunal Federal reconheceu por “inconstitucional qualquer decisão contrária ao princípio *nemotetur se detegere*, o que decorre da inteligência do art. 5º, LXIII, da Constituição da República e art. 8º, § 2º, g, do Pacto de São José da Costa Rica” (BRASIL, 2006, p. 390). Neste trabalho, acompanha-se o entendimento de Cambi (2009, p. 62), o qual defende que “o direito ao silêncio, previsto no artigo 5º, LXIII, da CF não pode se transformar em um direito genérico de não produzir prova contra si mesmo”. Comparando ao direito estadunidense, Cambi (2009) afirma que “a Suprema Corte norte-americana não torna o direito ao silêncio um privilégio, amplo e irrestrito, de não auto-incriminação”, conforme vem acontecendo no Brasil.

⁶ “[...] o delito de embriaguês ao volante, que era um crime de perigo concreto, já que necessitava da confirmação de efetiva exposição a dano, depois da lei n. 11.705/08, passou a ser um crime de perigo abstrato, isto é, que não necessita da comprovação de nenhuma conduta perigosa” (OLIVEIRA, 2009, p. xx).

⁷ Compartilha-se do entendimento exposto por Demanto (2007, p. 43): “Quanto aos crimes de perigo abstrato, entendemos que em um Estado Democrático de Direito são eles de questionável constitucionalidade, em face dos postulados constitucionais da intervenção mínima, da ofensividade e da proporcionalidade ou razoabilidade entre a conduta e a resposta penal (insitos ao conceito de substantive due process of law). Verifica-se, assim, que a mera subsunção do fato ao tipo penal – antijuricidade formal – não basta à caracterização devendo-se sempre indagar acerca da antijuricidade material, a qual exige efetiva lesão ou ameaça concreta de lesão ao bem juridicamente protegido, requisitos esses que constituem verdadeiro pressuposto para a caracterização do injusto penal”.

a impunidade gerada pela Lei 11.705/08 no que se refere à produção de provas e disciplinou o que hoje está vigente no CTB:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de 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.

§ 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.

Nesse sentido, têm-se atualmente as seguintes medidas penalizadoras para quem assume a direção de um veículo automotor sob a influência de álcool: multa (R\$ 1.915,38), suspensão da habilitação, proibição de se obter a CNH ou a PPD e detenção de seis meses a três anos, além da multa criminal⁸.

Quanto aos cálculos de alcoolemia, existem dois marcos. O primeiro é para a infração de trânsito prevista no artigo 165. Para esse caso a tolerância é zero; basta constatar qualquer concentração de álcool por litro de sangue que a infração de trânsito está caracterizada. O segundo são seis decigramas por litro de sangue (6dg/L), quando se aplicará, concomitantemente, o artigo 165 e o crime previsto no artigo 306, ambos do CTB. O teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar – etilômetro – permite uma pequena margem de segurança, que será o erro máximo que poderá apresentar o aparelho. No primeiro caso, os marcos ficam entre 0,05 e 0,34 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado (mg/L). No intervalo de 0,05 e 0,33 mg/L se aplica apenas as penalidades previstas no artigo 165 do CTB.

De forma didática, as alterações ocorridas no CTB são apresentadas em quadro comparativo entre as Leis 9.503/97, 11.275/06, 11.705/08 e 12.760/12,

⁸ Ferrajoli (2014, p. 383) considera que “a pena pecuniária é considerada suficiente, e então dá no mesmo transformá-la numa sanção administrativa e descriminalizar o delito para o qual foi prevista; ou bem estima-se insuficiente, e então deveria ser substituída por outro tipo de pena, mais severa.”

seguido de um segundo quadro no qual se encontram os valores para caracterizar a infração e o crime de trânsito, conforme a Lei 12.760/12 e a Resolução do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) nº 432, de 23 de janeiro de 2013.

Quadro 1. Comparativo entre as Leis 9.503 (1997), 11.275 (2006), 11.705 (2008a) e 12.760 (2012b).

Legislação:	Lei 9.503/97	Lei 11.275/06	Lei 11.705/08	Lei 12.760/12
Tipificação da infração de trânsito: Art. 165, CTB.	Dirigir sob a influência de álcool, <i>em nível superior a seis decigramas por litro de sangue</i> , ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.	Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. ¹	Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. ²	Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.
Penalidades	Multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.	Multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.	Multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.	Multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. <i>Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.</i>
Medidas administrativas	Retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.	Retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.	Retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.	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 CTB. ³
Tipificação do crime de dirigir sob a influência de álcool: Art. 306, CTB.	Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, <i>expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.</i>	Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, <i>expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.</i>	Conduzir veículo automotor, na via pública, <i>estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas⁴</i> , ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. ⁵	Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de 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.	Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

1 Afastou-se a obrigatoriedade de realizar o teste de alcoolemia para caracterizar a infração de trânsito. A infração também poderia ser caracterizar no caso de recusa de realizar o teste, mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo AT acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. Alterou o artigo 277 do CTB.

2 Ampliou o rol de incidência do artigo 165, alterando o artigo 277 do CTB. A infração poderia ser caracterizada a todos com notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor. Exemplo: envolvidos em acidente que estivessem incapacitados de realizar o teste de alcoolemia ou de manifestar o interesse em realizá-lo.

3 Alteração no texto sem efeitos práticos. O disposto no art. 270, § 4º, já era requisito para a retenção.

4 A tipificação, ao prever concentração mínima, exigia prova realizada por teste de alcoolemia. O crime não alcançava aqueles que se recusavam ou estavam impossibilitados de realizar o teste.

5 Transformou um crime de perigo concreto em um crime de perigo abstrato. Ver nota de rodapé n. 5.

Quadro 2. Valores para caracterização da infração e crime de trânsito por dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.

Lei 12.760/2012	Infração de trânsito	Crime de trânsito
Concentração de álcool por litro de sangue (dg/L)	> 0	≥ 6
Concentração de álcool por litro de ar alveolar expirado (mg/L)	$\geq 0,05$	$\geq 0,34$

Conforme se observa pelo exposto, a infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool possui como penalidades multa e suspensão do direito de dirigir. Vale destacar que o CTB prevê outras penalidades, como a apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), cassação da Permissão para Dirigir (PPD) e frequência obrigatória em curso de reciclagem. Essa última penalidade, apesar de não expressa no texto do artigo 165 do CTB, reflete no infrator por força do artigo 261, § 2º do mesmo diploma legal. Aplicada a suspensão, a CNH apenas será devolvida após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Não foram esgotadas todas as penalidades previstas no CTB para inibir a prática da infração em estudo. Não foi prevista a apreensão do veículo. Ele apenas será recolhido ao depósito por não se apresentar condutor habilitado e em condições de dirigir no local da infração (art. 270, CTB). Quanto à cassação da CNH ou PPD, esta ocorrerá no caso de reincidência no prazo de 12 meses na infração do artigo 165, conforme artigo 263, III, do CTB. Ou, então, após o trânsito em julgado e sentença criminal, a qual declara culpado o condutor infrator pelo crime do artigo 306, do CTB (art. 160, CTB)⁹.

⁹ A penalidade de cassação da CNH é de difícil efetivação, tendo em vista que poderá ser proposta a suspensão condicional do processo, conforme disposto no artigo 89 da Lei 9.099/95, por força do artigo 291, do CTB.

Quanto ao efeito dissuasório, a medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação não possui muito efeito prático, no que pese inviabilizar o ébrio de prosseguir em seu deslocamento na direção de um veículo automotor. O documento é devolvido ao condutor infrator tão logo se apresente em condições de dirigir, tendo em vista seu direito à ampla defesa e ao devido processo legal. Os procedimentos burocráticos que envolvem o processo de suspensão ou cassação da CNH ou da PPD podem levar meses ou anos para serem finalizados, ocasionando a sensação de impunidade.

A multa administrativa, a princípio, é a penalidade em vigor com efeito prático mais eficaz. O infrator é fiscalizado e de pronto notificado da autuação de trânsito. O valor é de conhecimento notório e em poucos dias caberá seu pagamento pelo infrator ou pelo proprietário do veículo, os quais dificilmente se recusarão, tendo em vista influenciar no licenciamento do veículo.

Nesse sentido, em termos legislativos, entende-se que há espaço para outras penalidades, tais como a apreensão do veículo e cassação da CNH. A criminalização não poderia ser vista como solução sem antes esgotar os meios administrativos disponíveis. O endurecimento da infração de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool deve ser pensado respeitando a liberdade e a dignidade humana. Sendo assim, no próximo tópico será realizada uma reflexão sobre a ineficiência social e financeira em uma abordagem da criminologia crítica de se adotar o sistema penal como medida para inibir a estudada infração de trânsito, abrindo espaço para posterior compreensão racional da ineficiência e ineficácia em uma análise econômica do cárcere para o condutor infrator.

1.3 Prisão¹⁰ do condutor ébrio sob o enfoque da criminologia crítica

¹⁰ A prisão do condutor ébrio, em síntese, possui dois momentos. O primeiro seria a prisão cautelar em flagrante, quando o infrator é conduzido à presença da autoridade policial. Sendo permissivo a fixação de fiança, tão logo seja paga, o infrator se livra solto. O segundo momento a condenação judicial transitada em julgado. Todavia, através do instituto da suspensão condicional do processo, conforme disposto no artigo 89 da Lei 9.099/95 e por força do artigo 291 do CTB, dificilmente o infrator será condenado. Portanto, neste trabalho não se ignora a pequena exposição à penalidade prisional para o caso, assim como o improvável encarceramento advindo de uma sentença criminal.

Na criminologia crítica a pena privativa de liberdade é um fracasso como medida para redução da violência (ZAFFARONI, 2001, HULSMAN, 1997, WACQUANT, 2001, BATISTA, 1990, FERRAJOLI, 2014). O Estado deve retrair-se ao máximo de seu poder punitivo, afetando apenas interesses essenciais que não são passíveis de se alcançar por soluções extrapenais. No modelo garantista¹¹ defendido por Ferrajoli (2014, p. 101), não se admite imposição de pena sem que haja necessidade de proibição de uma conduta e de sua punição ou que não tenham ocorrido efeitos lesivos a terceiros. Para o autor (FERRAJOLI, 2014, p. 16), “o modelo penal garantista equivale a um sistema de minimização do poder e de maximização do saber judiciário”, no qual o direito penal somente deve responder “ao objetivo de tutelar os cidadãos e de minimizar a violência” (FERRAJOLI, 2014, p. 427). Nesse sentido,

as únicas proibições penais justificadas por sua ‘absoluta necessidade’ são, por sua vez, as proibições mínimas necessárias, isto é, as estabelecidas para impedir condutas lesivas que, à reação informal que comportam, suporiam uma maior violência e uma mais grave lesão de direitos do que as geradas institucionalmente pelo direito penal (FERRAJOLI, 2014, p. 427).

A prisão, compreendida sob essa perspectiva, contribui para a formação de delinquentes em virtude das condições que oferece. Os detentos são isolados, impostos a trabalhos inúteis, ignorando a necessidade de o homem viver em sociedade (FOUCAULT, 2009). O desrespeito aos direitos à liberdade e os decorrentes do encarceramento desumaniza o ser, fazendo com que se enrijeça e, conseqüentemente, agrida a sociedade que o quis ver atrás das grades. Hulsman (1997) acredita que o encarceramento produz um estigma àqueles em que o sistema opera, levando-os a viver marginalmente, conforme a imagem de desviante que adquiriram. Para Zaffaroni (2001, p. 135) “a prisão ou cadeia é uma instituição que se comporta como uma verdadeira máquina deteriorante [...]. O preso ou prisioneiro [...] é privado de tudo que o adulto faz ou deve fazer”.

¹¹ “‘Garantismo’ [...] significa precisamente a tutela daqueles valores ou direitos fundamentais, cuja satisfação, mesmo contra os interesses da maioria, constitui o objetivo justificante do direito penal, vale dizer, a imunidade dos cidadãos contra a arbitrariedade das proibições e das punições, a defesa dos fracos mediante regras iguais do jogo para todos, a dignidade da pessoa do imputado, e, conseqüentemente, a garantia de sua liberdade, inclusive por meio do respeito à sua verdade.” (FERRAJOLI, 2014, p. 312).

Na concepção de Ferrajoli (2014, p. 427) “a intervenção punitiva é a técnica de controle social mais gravosamente lesiva da liberdade e da dignidade dos cidadãos, o princípio da necessidade exige que se recorra a ela somente como remédio extremo”. A Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), em seu quinto artigo, estabelece que “ninguém será submetido à tortura, nem a tratamento ou castigo cruel, desumano ou degradante”. Essas garantias delimitam a atuação do Estado, já que a prisão, por si só, já engloba todas referidas violações. Pela obra de Foucault (2009), que ironicamente analisa os métodos punitivos adotados historicamente, absorve-se a ideia de falência da prisão e de que “ninguém extrai qualquer benefício do encarceramento: nem o preso, nem sua família, nem a ‘sociedade’” (HULSMAN, 1997, p.62). O preso, na análise de Zaffaroni (2001, p. 135),

é ferido na sua autoestima de todas as formas imagináveis, pela perda de privacidade, de seu próprio espaço, submissões a revistas degradantes, etc. A isso juntam-se as condições deficientes de quase todas as prisões: superpopulação, alimentação paupérrima, falta de higiene e assistência sanitária.

Deve-se indagar, dessa feita, se a criminalização de pequenos desvios está em consonância com esse modelo de direito penal e se é legítimo utilizar-se do sistema carcerário para disciplinar condutas no trânsito. A resposta parece ser negativa, pois, consoante observa Carvalho (2008, p. 220), “o sistema de controle penitenciário nacional está empiricamente voltado à penalização corporal; enquanto, normativamente, tem como norte a pedagogia disciplinar. Conforma, pois, um modelo otimizado de violação dos direitos fundamentais.” A criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool é uma afronta aos princípios minimalistas e à teoria garantista de Ferrajoli (2014). A imposição da medida prisional expõe o cidadão à humilhação do procedimento penal, sendo que o infrator de trânsito sob o efeito de álcool não é um risco à sociedade, já que ao ser fiscalizado está impedido de prosseguir com sua conduta imprudente.

Na contramão desse entendimento, o CTB tende em recepcionar métodos de políticas de Tolerância Zero. Essa política foi um programa de reformas e de estratégias elaborado na década de 90 pelo Departamento de Polícia de Nova Iorque de luta contra o crime. Consiste na ideia de que a polícia se apresente com

firmeza, impondo a lei e a ordem, para, então, reduzir a violência (BELLI, 2004). Este programa responde severamente as condutas de menor potencial ofensivo a fim de intimidar as formas mais graves de delinquência (ZACKSESKI, 2009). Pretende acabar com a violência criando novos tipos penais, agravando penas e restringindo direitos do preso, defendendo que a pena deve ser impiedosa. Explica Ernst Buning (BRASIL, 2004, p. 119) que

no Movimento Internacional de Redução de Danos, a tolerância zero [está] associada à abordagem americana da guerra às drogas, violações de direitos humanos, intolerância com as pessoas de estilo de vida diferenciado e uma abordagem irracional, pouco perspicaz e ineficiente em relação ao problema da saúde pública.

Nesse sentido, ao referir-se às novas perspectivas dessas políticas criminais, Zackseski (2011) analisa a resposta penal que se direciona para uma forma retributiva simbólica e para a neutralização mediante a intimidação específica dos infratores, funções essas desempenhadas pelo direito penal, mas inadequadas aos fins preventivos e ao respeito à dignidade humana. O CTB e as demais normatizações que o sucederam para regulamentar os crimes de trânsito demonstram a incapacidade de o Estado efetivamente conter a violência no trânsito brasileiro. De acordo com Zaffaroni (2001, p.82), essa resposta do Estado implica um “avanço repressivo provocado por uma cascata de leis punitivas com que os órgãos políticos respondem ao bombardeio dos meios de comunicação de massa e à crescente incapacidade para dar soluções reais aos conflitos sociais.”

Além disso, a criminalização do CTB é uma afronta ao princípio da proporcionalidade. Nas palavras de Guerra Filho (2003, p.7) “o ‘princípio da proporcionalidade em sentido estrito’ determina que se estabeleça uma correspondência entre o fim a ser alcançado por uma disposição normativa e o meio empregado, que seja *juridicamente* a melhor possível”. Não é pertinente infringir a liberdade de condutores ébrios, que não estejam expondo a dano concreto ou potencial à segurança viária, para se reduzir os acidentes e mortes no trânsito. Para Gomes (2002, p.19), “ao direito penal que envolve a liberdade [...] é preciso que haja ofensa de outro bem jurídico de igual ou maior valor.” O autor afirma ainda que “a construção de todo o sistema penal constitucionalmente orientado, em consequência, deve partir da premissa de que não há crime sem ofensa – lesão ou

perigo concreto de lesão – a um bem jurídico” (GOMES, 2002, p. 22). Referida conclusão extraiu-se do princípio da ofensividade. Silveira (2008, p. 6), ao propor um acordo terminológico e conceitual sobre os principais aspectos desse princípio, chamou de

fragmentariedade aquela noção de necessária relevância (constitucional) do bem jurídico tutelado; de ofensividade abstrata aquela ideia segundo a qual o legislador deve selecionar apenas as condutas com indiscutível potencialidade lesiva, descrevendo-as de modo a ressaltar bem essa característica; e de ofensividade concreta aquela exigência de que o fato praticado provoque um dano perceptível ao bem jurídico ou, quando menos, exponha-o a uma bem delineada situação de perigo.

O sistema penal, consoante Dias Neto (2005), deve emancipar-se de sua estrutura meramente punitiva e ampliar seu leque de respostas, buscando outros meios de proteção de direitos. O legislador poderia ter optado por medidas não penais para conter a violência no trânsito. O “meio deve se mostrar ‘exigível’, o que significa não haver outro, igualmente eficaz, e menos danoso a direitos fundamentais” (GUERRA FILHO, 2003, p.8). Entende-se, pois, que o CTB preceituou vastamente medidas recriminatórias a prática de dirigir sob a influência de álcool, não sendo necessário ter adentrado no campo criminal. Além do mais, outras penalidades poderiam ter sido adotadas. Apenas no CTB existem preceituadas duas que foram relegadas para a infração em estudo, quais sejam: apreensão do veículo e cassação da CNH ou PPD. O Estado possui outros meios de inibir referida prática delituosa que não seja a prisão - medida desumana e onerosa aos cofres públicos.

Assim sendo, ao aprofundar o estudo através dessa corrente de pensamento, conclui-se que a lei de trânsito no molde aqui apresentado não está de acordo os princípios constitucionais e deve ser desconsiderada e retirada do ordenamento jurídico. Há uma nítida desproporção auferida pelo CTB ao impor a sanção de restrição de liberdade aos condutores ébrios. Ao referir-se ao princípio da ofensividade, Silveira (2008, p. 8) observou que ele

persegue essencialmente uma racionalidade de tipo *custo-benefício*. Isto é, a pena criminal é entendida como medida de elevado custo para os direitos fundamentais, em especial o direito à liberdade de locomoção, sendo justificada se, e somente se, trazer um benefício minimamente razoável. Em certas situações, melhor seria tolerar os incômodos causados por determinados comportamentos antissociais, considerando que a intervenção

punitiva não traria benefício ou traria benefícios ínfimos se comparados aos altos custos de sua implementação.

O princípio de ofensividade pede a todo instante, portanto, um juízo de proporcionalidade minimamente equilibrado entre o preço e as circunstanciais vantagens da pena criminal.

Nas palavras de Belli, (2004, p. xiv) “a busca frenética de soluções rápidas e mágicas é a marca de nosso desespero, sobretudo à luz de crimes de alta repercussão que afetam a própria auto-estima nacional.” As Leis 11.705/08 e 12.760/12 foram respostas inconstitucionais aos altos índices de acidentes e mortes registrados nas vias públicas, impulsionado pelos “meios de comunicação, que insuflam a insegurança jurídica, criando o direito penal do terror, para que a população acredite ser o endurecimento do sistema penal a panaceia para todos os males da sociedade moderna” (ULIANO, 2008, p.15).

Soma-se aos referidos argumentos contrários à criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool, o fato de que o sistema penal brasileiro passa por profunda crise. As penitenciárias encontram-se superlotadas, inquéritos não são solucionados por falta de recursos, processos na justiça se amontoam sem resolução. Discutem-se reformas no judiciário, no sistema carcerário e estudam-se políticas de segurança pública. Ocorre que o Brasil, visando maior repressão à criminalidade e adotando políticas de Tolerância Zero dos Estados Unidos (BELLI, 2004), vai contra a lógica do minimalismo penal, estufando, cada vez mais, o setor penal.

Magliarelli (2013) desabafa sobre essa realidade brasileira ao expor que “os investimentos em presídios não conseguem acompanhar o crescimento em relação ao número de encarcerados, que aumenta vertiginosamente. E há um latente clamor social pela incriminação de condutas e pelo aumento das penas, fruto de uma polícia repressiva arcaica e falida”. Nesse sentido, Wacquant (2001, p.76), ao analisar o sistema penal americano, afirma que “a corrida desenfreada na qual se lança o país se traduz inevitavelmente por um inchamento espetacular do setor penal no seio das administrações federais e locais.” O Brasil não possui as mesmas possibilidades financeiras que os Estados Unidos e, dessa feita, não poderá financiar a construção de presídios para a massa carcerária que se pretende criar com o advento de novos crimes (BELLI, 2004).

Para Adorno (2002, p. 50) “não são poucos os estudos que reconhecem a incapacidade do sistema de justiça criminal, no Brasil – agências policiais, ministério público, tribunais de justiça e sistema penitenciário -, em conter o crime e a violência respeitados os marcos do Estado democrático de Direito”. Assim, ao analisar a famigerada Lei 11.705/08, Borba (2008, p. 227), que tituló seu trabalho como “Lei Seca de Constitucionalidade”, ironizando a demência da lei, afirmou categoricamente que:

O efeito desta desordenada hipertrofia do direito penal produz efeito justamente contrário a sua motivação, pois, sabendo-se da notória dificuldade do Judiciário e executivo em dar azo à persecução penal, em razão de notórias insuficiências humanas e materiais de tais instituições, a tendência é que normas desproporcionais segreguem-se no descrédito, como outras tantas normas penais em vigor.

Não há como efetivar o disposto no artigo 306, do CTB, sem onerar ainda mais o sistema penal. Dessa feita, conforme ironiza Hulsman (1997), o sistema penal deve se programar para que tenha um mau rendimento. A lei não pode efetivamente ser aplicada a todos os condutores ébrios, senão levaria a falência do sistema da forma que se encontra estruturado. O legislador necessita, sim, desafogá-lo, retraindo ao máximo a função Estatal repressora. Nesse sentido, Carvalho (2008, p. 208) pontua que “a minimização das penas em sede legislativa representaria redução de danos e custos sociais.”

Sendo assim, valendo-se das reflexões de Foucault (2009, pp.254/255), “a prisão é um duplo erro econômico: diretamente pelo custo intrínseco de sua organização e indiretamente pelo custo da delinquência que ela não reprime.” Nessa mesma perspectiva de que a prisão é medida desnecessária, Zackseski (2009, p.148) conclui que “quanto maior é a capacidade do sistema, mais encarceramentos haverá, o que não significa que haverá menos crimes”¹². Com isso, percebe-se que a imposição de detenção no crime de trânsito pelo CTB foi um desacerto, agravado pelas Leis 11.705/08 e 12.760/12. A redução dos acidentes de trânsito, conforme Silva Júnior (1999, p.6),

não se consegue com legislação criminal. Homicídio e lesão corporal culposos na direção de veículo automotor há muito são crimes e não

¹² “Cuanto mayor es la capacidad del sistema más encarcelamientos habrá, lo que tampoco significa que habrá menos crímenes.”

alcançaram o esperado êxito na prevenção ou mesmo na punição dessas condutas. Indicando, portanto, que os novos tipos desempenham mais uma função simbólica do que de proteção da incolumidade pública ameaçada pelo trânsito cada vez mais desordenado e congestionado das nossas cidades; pela falta de tempo normal do nosso estilo de vida; pelo culto à velocidade expresso em máquinas cada vez mais velozes; pela falta de educação de trânsito etc.

[...] os crimes de perigo, em regra, não passam de complicadores do sistema jurídico-penal, que já funciona seletivamente, e com previsível parcimônia, até mesmo nas ocorrências de dano. Arrematando, que tal criminalização colocará em cheque, mais uma vez, a credibilidade funcional da Polícia Judiciária, do Ministério Público e da Magistratura, em prejuízo da comunidade.

Nesse sentido, conclui-se, sob o enfoque da criminologia crítica, inadequado adotar o sistema penal em matéria de trânsito. A prisão dos condutores ébrios é medida desproporcional, que viola os direitos fundamentais do ser humano, sem de fato reduzir a violência. As pessoas não podem ser instrumentos para respostas a interesses políticos e midiáticos. Para que haja um crime deve-se constatar violação ou perigo concreto de violação de um bem jurídico relevante, sem possibilidades de outras respostas menos ofensivas à dignidade humana.

O homem, *lato sensu*, está posto no vértice do ordenamento jurídico. A dignidade é o princípio basilar de um Estado Democrático de Direito e precisa estar arraigada na Constituição para ser protegida amplamente. O Estado, quando afronta esse princípio, utilizando-se da penalização de condutas distantes de ferir efetivamente o bem jurídico tutelado, mostra-se opressor, ferindo os valores de liberdade e de justiça. Para que se restabeleça a legitimidade do sistema penal, normas nesse sentido precisam ser declaradas inconstitucionais.

O artigo 306, do CTB, quando alterado pela lei 11.705/08, ignorou situações em que o condutor, após a ingestão de álcool, não expôs a riscos a segurança viária. A ofensa ao bem jurídico tutelado exige, no mínimo, que o condutor infrator dirija inadequadamente: fazendo ziguezague, realizando ultrapassagens indevidas, dirigindo sem atenção adequada. Estar sob a influência de uma substância é estar

agindo fora dos padrões normais. Nem todas as pessoas que fizerem uso moderado de BA estarão expondo a risco sua integridade e a de terceiros. A penalidade prisional, nesse caso, é desproporcional. O encarceramento para esse tipo de infração não apresenta nenhum benefício social, já que “quanto maior seja a pena, tanto mais se consolidará a exclusão do condenado da sociedade e se reforçará sua identidade desviante” (FERRAJOLI, 2014, p. 373).

1.4 A criminalização pensada nas teorias de prevenção da pena

A princípio, a prisão do condutor ébrio não atende aos fins da pena defendidos pelas teorias de prevenção especial positiva, especial negativa e, sequer, atende à prevenção geral negativa ou positiva¹³ (FERRAJOLI, 2014, ZACKSESKI, 2000).

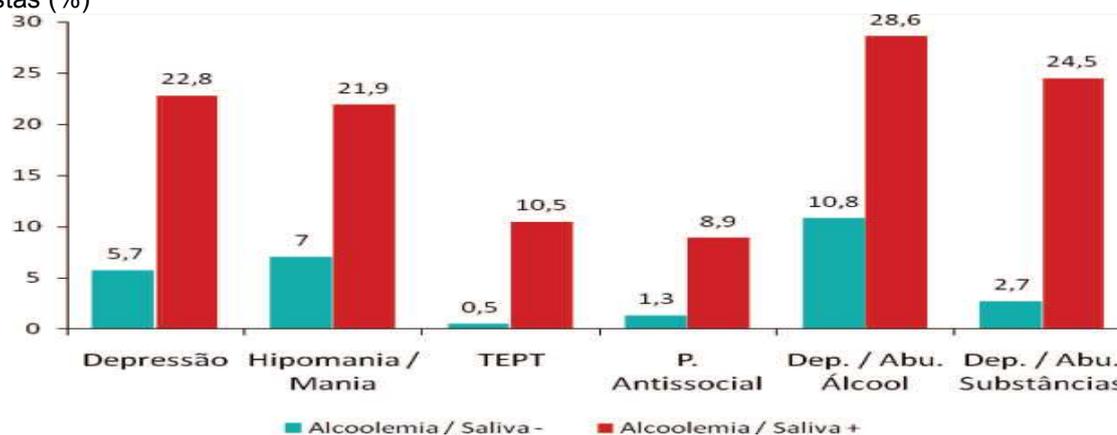
A prisão para o condutor ébrio não o ressocializa. O infrator de trânsito não é, necessariamente, uma pessoa antissocial, de personalidade perigosa. Não há necessidade de habilitá-lo para viver em sociedade. Caso esteja tratando de um condutor alcoólatra, a medida eficiente está em seu tratamento médico e acompanhamento psicológico. O cárcere não será capaz de afastá-lo da BA. Pelo contrário, poderá ser um fator que agravará seu problema com BA. Infelizmente não foram encontradas pesquisas no Brasil sobre a reincidência dentre os condutores ébrios. Esse tipo de estudo propiciaria políticas para o tratamento específico, ao contrário dos cursos obrigatórios de reciclagem previstos no CTB, que possuem efeitos repressivos, entretanto, de pequeno efeito pedagógico ou reabilitatório.

Conforme pesquisas realizadas nos Estados Unidos (WELLS-PARKER e DILL, s.d.), o tratamento obrigatório para os envolvidos na infração de dirigir sob a influência de álcool tem se mostrado, em muitos casos, eficaz. O uso da BA pode estar relacionado a problemas psíquicos. Sendo assim, trata-se de um problema de saúde pública, o qual deve ser focalizado por profissionais de saúde e não

¹³ “aa) doutrinas da prevenção especial positiva ou da correção, que conferem à pena a função positiva de corrigir o réu; ab) doutrinas da prevenção especial negativa ou da incapacitação, que lhe dão a função negativa de eliminar ou, pelo menos, neutralizar o réu; ba) doutrinas da prevenção geral positiva ou da integração, que lhe atribuem a função positiva de reforçar a fidelidade dos cidadãos à ordem constituída; bb) doutrinas da prevenção geral negativa ou da intimidação, que lhe conferem a função de dissuadir os cidadãos por meio do exemplo ou da ameaça que a mesma constitui” (FERRAJOLI, 2014, p. 245).

meramente por profissionais da esfera policial e/ou jurídico-criminal. Nos estudos da SENAD (2010), elaborou-se um quadro comparativo demonstrando uma maior prevalência de transtornos psiquiátricos nos motoristas que apresentaram resultados positivos em testes de saliva para determinar alcoolemia:

Gráfico 1. Transtornos psiquiátricos – Comparação entre as prevalências nos dois grupos de motoristas (%)



Fonte: SENAD, 2010, p. 68.

O gráfico 1 demonstra alta incidência de transtornos psíquicos relacionados à infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool. Diante desses números, pode-se depreender como ineficaz a utilização de políticas focadas simplesmente em penalidades severas. Uma alta proporção dos condutores ébrios possui déficit de racionalidade, influenciando no cálculo do infrator de trânsito racional. Aos infratores que se encaixam nesse quadro, a solução é um adequado tratamento médico e psicológico. Agindo assim, o Estado propiciará a esses condutores valorar melhor as consequências de se ingerir BA e assumir a direção de um veículo automotor.

Nessas circunstâncias, o diagnóstico psiquiátrico ou a identificação de marcadores de riscos para morbidades como transtornos bipolar, depressivo ou obsessivo compulsivo “pode determinar as intervenções e o plano pós-tratamento para motoristas infratores a fim de reduzir recaídas, consumo e, conseqüentemente, infrações de trânsito” (BRASIL, 2010, p. 64). É necessário que haja uma devida triagem para um tratamento adequado. Esse tipo de política auxilia na redução de reincidência na infração em estudo, além de outros benefícios secundários, envolvendo melhorias na qualidade de vida dos transgressores e redução no

número da violência em outros setores da vida em sociedade. Na conclusão da pesquisa pela SENAD (BRASIL, 2010, p. 69), tem-se que

os comportamentos de risco no trânsito e transtornos psiquiátricos são fatores que influenciam e são influenciados pela prática de beber e dirigir. Portanto, esses condutores necessitam de avaliações e intervenções específicas direcionadas para transtornos psiquiátricos, e não somente para problemas relacionados ao álcool e outras [substâncias psicoativas] SPAS. Assim, o conhecimento da realidade dos motoristas brasileiros é o primeiro passo para a elaboração e o planejamento de políticas públicas como o delineamento de intervenções, programas de tratamento e realização de avaliações psiquiátricas adequadas para que danos decorrentes do problema sejam evitados ou, pelo menos, minimizados.

Por outro lado, caso esteja se tratando de um condutor irresponsável e imprudente, consciente de seus atos e com plena saúde psíquica, basta retirar-lhe o direito de dirigir e realizar a apreensão do veículo conduzido. Assim estará impedido de prosseguir seu trajeto e inviabilizado de assumir a direção de um veículo. A sociedade estará protegida do seu potencial ato infringente naquele momento. As medidas contêm dois efeitos práticos imediatos. O primeiro é a impossibilidade de prosseguir na conduta infracional. O segundo é a sensação de certeza de punição, na qual o infrator se sente de imediato penalizado. A apreensão do veículo também influencia na decisão do proprietário, o qual redobrará a cautela na escolha do condutor a assumir a responsabilidade de seu patrimônio.

Entende-se que a melhor penalização está na devida associação entre as penalidades citadas e previstas no CTB, excluindo a prisão, somada à educação para o trânsito e tratamento das pessoas com problemas envolvendo BA. A segurança no trânsito é questão de segurança pública, mas também de saúde e de educação (HOFFMANN et al., 1996), esta no sentido de preparar o motorista para a realização de condutas conscientes e prudentes.

Utilizar-se da criminalização é extremismo, que mesmo para os representantes da escola da prevenção especial positiva, como Enrico Ferri, citado por Zackseski (2000, s. p.), “a sanção não tem que infligir um castigo proporcional a uma culpa moral, e sim prover a mais eficaz defesa social frente a delinquentes perigosos”, o que não é o caso dos infratores de trânsito. Não se defende que as penalidades no CTB deixem de ser severas. Todavia, o CTB não delineia atitudes de criminosos de alta “periculosidade”. A prisão é desproporcional e gera mais

malefícios à sociedade do que a própria infração em estudo. Para o ‘retribucionismo’ “a justiça exige que os criminosos sejam punidos em proporção à seriedade de seus crimes” (COOTER e ULEN, 2005, p. 510).

No mesmo sentido, não há pertinência em restringir a liberdade de um condutor imprudente com o intuito de neutralizá-lo, conforme a teoria da prevenção especial negativa. A pena, nesse caso, possui o objetivo de

[transformar] definitiva ou temporariamente o autor de uma infração delitiva em um ser incapaz de cometer outros delitos (neutralização), seja com a destruição física ou psíquica do indivíduo, seja com uma prisão de máxima segurança, com intervenções cirúrgicas ou com formas atualmente já experimentadas de controle eletrônico em liberdade, ou então produzindo no infrator, através de um tratamento muito severo, uma contramotivação para cometer outras infrações (intimidação específica) (BARATA, 1990, p. 25).

Toda política criminal economicista, consoante Guimarães (p. 76, s.d.), “tem como corolário a função dissuasória da pena, haja vista que é bem mais barato trabalhar-se em um viés de intimidação – para que os delitos não venham a ser cometidos – do que recuperar ou neutralizar o criminoso, medidas que pressupõem vultosos gastos”. Zackseski (2000, p. 174) defende que a teoria da prevenção especial negativa é vulnerável pelo “baixo percentual de infratores temporariamente neutralizados ou dissuadidos pelo sistema de justiça criminal, no qual domina a regra da impunidade”. Estudos apontam que seria necessário neutralizar grande parte da população brasileira. Praticamente a metade dos homens já bebeu e assumiu a direção de um veículo automotor, sendo que, entre esses, a maioria ingeriu ao menos duas ou três vezes acima de 6 dg/L, isso em menos de um ano (BRASIL, 2007).

Por fim, a prisão do condutor ébrio na prevenção geral negativa, a qual “conta com o efeito dissuador da ameaça da pena ou com o espetáculo de sua aplicação, atingindo psicologicamente aqueles que estariam inclinados a transgredir as leis” (ZACKSESKI, 2000, p. 170), parece não ser suficiente para inibir a prática do ato infracional em questão. Essa teoria se aproxima da Análise Econômica do Direito, na qual a pena, privativa de liberdade ou não, é o preço a ser pago por aquele que infringir a lei. Conforme será exposto no próximo tópico, o delinquente pondera os custos e os benefícios da atividade criminosa para decidir-se pela prática do ilícito.

Sendo assim, apresentar-se-á a importância do Estado incentivar as transações com o mínimo custo e maior utilidade, para o melhor uso dos recursos públicos disponíveis para manutenção da segurança.

1.5 A criminalização sob a tradicional análise econômica do direito

Este tópico incide, inicialmente, em uma ponderação entre as penalidades e as medidas administrativas do ato de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, em especial a criminalização dos condutores ébrios e a racionalização econômica do crime apresentada pelo Nobel da Economia de 1992, Gary Stanley Becker (Becker, 1968), em seu artigo “*Crime and Punishment: An Economic Approach*”. O autor buscou estabelecer um critério baseado na microeconomia de escolha de políticas penais com vistas a reduzir as atividades ilegais, tirando o melhor benefício da justiça ao mais baixo custo para a sociedade. Nas palavras de Balbinotto Neto (2003, p.1), o argumento básico da abordagem econômica do crime para Becker

é que os infratores reagem aos incentivos, tanto positivos como negativos e que o número de infrações cometidas é influenciada pela alocação de recursos públicos e privados para fazer frente ao cumprimento da lei e de outros meios de preveni-los ou para dissuadir os indivíduos a cometê-los. Para os economistas, o comportamento criminoso não é visto como uma atitude simplesmente emotiva, irracional ou antissocial, mas sim como uma atividade eminentemente racional.

A partir do modelo de função de utilidade¹⁴ por Becker (1968) apresentado, é possível demonstrar a importância de se delimitar o custo financeiro e social advindo da infração de trânsito ora em estudo. O trabalho do autor se pautou, basicamente, em responder “quanto de recursos e quanto de punição deverão ser usados a fim de obrigar o cumprimento dos diferentes tipos de lei” e “quanto de ofensa deverá ser permitido e quanto de ofensores deverão ficar impunes”¹⁵.

¹⁴ O modelo baseia-se na seguinte função de utilidade: $EU = Pa [U (Y-f)] + (1-Pa) U (Y)$; $EU \rightarrow$ utilidade esperada; $Pa \rightarrow$ probabilidade de detenção, condenação ou prisão; $U(.) \rightarrow$ função utilidade; $Y \rightarrow$ rendimento; $f \rightarrow$ expressão monetária da sanção; $(Y-f) \rightarrow$ rendimento quando detido, condenado ou preso. A prática do crime vai depender da atitude do indivíduo ao risco, do Y , f e Pa (BECKER, 1968).

¹⁵ “how many resources and how much punishment should be used to enforce different kinds of legislation?” e “how many offenses should be permitted and how many offenders should go unpunished?” (BECKER, 1968, p. 170).

Ao Estado cabe criar as condições mais favoráveis do uso dos recursos, públicos ou privados, necessários ao investimento para se ter uma combinação desejada entre segurança e gasto, que possibilite os melhores resultados. Os pressupostos teóricos aplicados aos estudos empíricos possibilitam demarcar um quanto ótimo para se investir em políticas de prevenção e repressão aos potenciais condutores infratores, possibilitando uma alocação eficiente de recursos. A princípio, entende-se que a legislação brasileira caminha às cegas, estabelecendo sanções com alto custo social e econômico, sem apresentar resultados práticos na redução da violência no trânsito.

Também será realizado um paralelo entre a hipótese de Becker (1968) da Teoria da Escolha Racional com as medidas adotadas no CTB para inibir a combinação “álcool e trânsito”. A punição possui como objetivo dissuadir a prática intencional de um ilícito. Conforme explicado por Akers (1990, p. 654):

A Teoria da Dissuasão aplica a filosofia utilitária do crime. A “escolha racional” é baseada na Teoria Econômica derivada da mesma tradição utilitária. Ambas as teorias comportam que as ações humanas se baseiam em “decisões racionais”, ou seja, as pessoas estão informadas sobre as prováveis consequências de suas ações. De acordo com a Teoria da Dissuasão, o cálculo racional da pena compensa a motivação para o crime (presumese que é uma constante para os infratores, mas não para os crimes), assim, afasta a atividade criminosa. Em comparação, a Teoria da Escolha Racional postula que as ações, criminais ou legais, maximizam a recompensa e minimizam os custos.¹⁶

O criminoso age dentro de uma racionalidade que leva em consideração o quanto de punição, a probabilidade de sua efetivação e o ganho esperado de sua conduta criminosa. Ele se contempla como um agente maximizador, que racionalmente avalia os custos e benefícios de infringir a lei. A pena a ser imposta pelo Estado é o preço para equilibrar a demanda por segurança e a oferta de delitos. No mesmo sentido, compreende-se o agir de um infrator de trânsito. Ele é racional e sua conduta visa maximizar o benefício líquido de assumir a direção de um veículo após ter ingerido BA. Nesse segundo momento, aponta-se como a pena de prisão

¹⁶ Deterrence theory applies utilitarian philosophy to crime. ‘Rational choice’ is based on economic theory derived from the same utilitarian tradition. Both theories assume that human actions are based on ‘rational’ decisions –that is, they are informed by the probable consequences of that action. According to the deterrence theory, the rational calculus of the pain of legal punishment offsets the motivation for the crime (presumed to be constant across offenders but not across offenses), thereby deterring criminal activity. In comparison, the rational choice theory posits that one takes those actions, criminal or lawful, which maximize payoff and minimize costs (AKERS, 1990, p. 654).

nesse modelo interfere na probabilidade e, conseqüentemente, no ganho esperado, podendo ser facilmente substituída por outras medidas menos onerosas.

1.5.1 Ponto ótimo em investimento para prevenção e repressão à combinação “álcool e trânsito”

Recursos públicos e privados são despendidos para conter a violência no trânsito. A infração de se dirigir veículo automotor sob a influência de álcool é considerada uma forte causa dos elevados números de acidentes e mortes nas vias públicas, conforme apresentado na introdução. Para conter essa prática o Estado vale-se de recursos materiais e humanos para reprimir os infratores, tais como os utilizados no policiamento. No entanto, as despesas não se restringem a esses investimentos. O erário arca com medidas educativas de publicidade e de conscientização. Todo um aparato estatal é movimentado para efetivar as penalidades e medidas administrativas previstas no CTB, bem como para movimentar o sistema penal, quando se trata de crime de trânsito.

Por outro lado, os acidentes geram custos, que vão desde os incômodos de bloqueios viários, danos a veículos, até os gastos com atendimentos e internações das vítimas, perda de produtividade, morte prematura e sofrimento da família. Apenas em Porto Alegre, no ano de 2008, há uma estimativa de custos totais de acidentes de trânsito de R\$ 66.445.528,63, dentre os quais R\$ 31.443.367,91 referem-se aos custos sociais totais de acidentes de trânsito atribuíveis ao consumo de álcool (SOUSA et al., 2010a). Vale salientar que referida estimativa não quantificou os custos intangíveis relacionados à dor moral ocasionada pelas lesões e mortes¹⁷. O fato é que os danos tendem a aumentar com a maior incidência de

¹⁷ A regra de Hand poderia ser utilizada para calcular o valor dos custos intangíveis relacionados à dor moral da lesão corporal e da perda de familiares. Essa regra é utilizada para quantificar o custo marginal do cuidado, que é igual à redução em probabilidade de acidentes fatais, multiplicada pelo valor do risco fatal. Ver estudo “Valorando os benefícios da redução do risco de lesões e mortes por acidente de trânsito causadas pelo consumo de BA em Porto Alegre” (Sousa et al., 2010b, p.119), no qual traçaram um quadro de disposição a pagar pela redução do risco de sofrer lesões em acidentes de trânsito. Na tese de Sousa (2010b) “o valor médio eliciado da [disposição a pagar] *dap* para reduzir a zero o risco das lesões mais graves causadas por um acidente de trânsito, que resultam em morte, implicou no [valor estatístico de um vida] *VSL* de cerca de R\$ 13,4 milhões (RS\$ 7,3 milhões) – valor menor, porém comparável ao encontrado para países desenvolvidos”.

infratores no trânsito, bem como com o nível de ingestão da droga por eles (EDWARDS et al., 2005).

Nesse sentido, um aumento em investimento público para conter a violência no trânsito reduz o investimento nos custos dos acidentes. Investir em educação no trânsito e fiscalização, por exemplo, propiciará economia nas despesas com atendimentos de urgência e aposentadorias ou pensões prematuras. Contudo, os recursos públicos são escassos e nunca será possível atingir um ideal de zero acidente ou de zero condutor dirigindo sob a influência de álcool. Por esse fato, é necessário traçar um ponto ótimo em investimentos para se reduzir a violência no trânsito ao menor custo econômico e social, atingindo-se a máxima eficiência nas políticas de minimização dos danos causados pela associação entre “álcool e trânsito”. Por esse motivo, o CTB, assim como o direito penal, “deve minimizar os custos sociais do crime, que são iguais à soma do prejuízo que causam e dos custos de sua prevenção” (COOTER e ULEN, 2005, p. 489).

Realizando uma analogia entre a infração de trânsito e a quantidade ótima de dissuasão do crime e de penas eficientes apresentada por Cooter e Ulen (2005), conforme figura 1, será possível compreender o nível eficiente de investimento para a dissuasão da prática da condução de veículo automotor sob a influência de álcool.

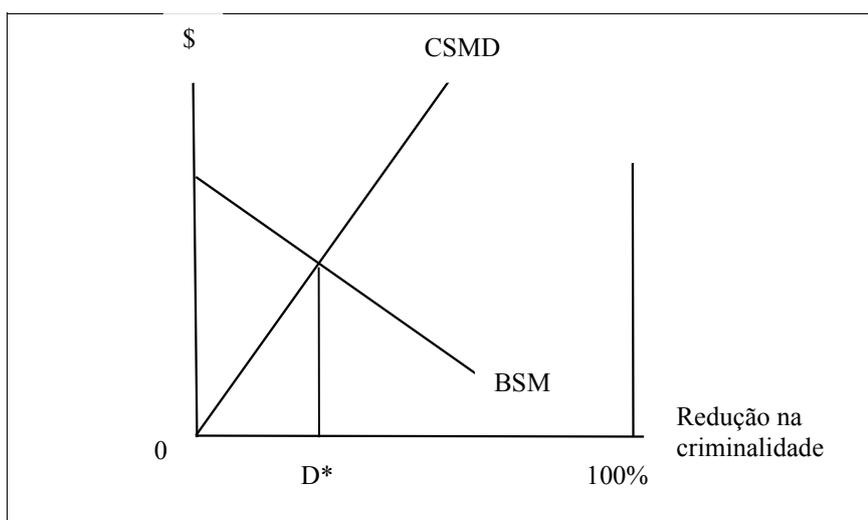


Figura 1. O nível eficiente de dissuasão (a).
Fonte: COOTER e ULEN, 2005, p. 490.

Do ponto de vista econômico, o nível eficiente de dissuasão ocorre no ponto em que o custo social marginal (CSM) da redução adicional da infração for igual ao benefício social marginal (BSM)¹⁸. O ponto ótimo seria a intersecção entre as linhas CSM_D e BSM.

O CSM é uma curva positivamente inclinada, já que as medidas de dissuasão tendem a ser utilizadas das mais fáceis para as mais custosas. Reduzir o que já está baixo exige mais esforços e maiores despesas. A título de exemplo, reduzir um por cento nas infrações de trânsito quando seu percentual de ocorrência seja de trinta por cento é mais fácil do que reduzi-la quando está abaixo de cinco por cento. Por outro lado, o BSM será menor na medida em que as infrações de trânsito reduzem. Sendo assim, o BSM é maior quando a infração reduz de trinta por cento para vinte e oito, do que quando reduz de cinco para três por cento. Por esse motivo, a curva BSM apresenta-se negativamente inclinada, o que fará com que se cruze com a linha CSM, ponto ótimo no investimento para a dissuasão.

A princípio, a compreensão da quantidade ótima de dissuasão pode apresentar ao Estado o quanto de recursos alocar eficientemente para inibir uma infração de trânsito. Além do mais, pode propiciar políticas para o deslocamento do ponto ótimo de dissuasão com mudança nas curvas CSM e BSM. Conforme demonstrado, atualmente as penalidades dissuasórias da infração em estudo concentram-se na multa, na suspensão da habilitação, na proibição de se obter a CNH ou a PPD e na responsabilização criminal com detenção de seis meses a três anos e multa. Mudanças nessas penalidades alteram o CSM, que também pode ocorrer com a subtração ou a adição de outras medidas penalizadoras.

A prisão possui alto CSM. O sistema penal encontra-se em colapso, não suporta o número crescente de criminalizações. O Brasil não possui possibilidades financeiras de acompanhar a evolução que o encarceramento vem tomando com o acréscimo de penas e criminalizações. A banalização do uso da prisão como política de solução de conflitos onera os cofres públicos e não possui perspectiva animadora para um futuro próximo. Em dezembro de 2012 foi registrado, em estatística pelo Sistema Integrado de Informações Penitenciárias (InfoPen) do Departamento

¹⁸ Segundo MANKIW (2012), o custo marginal é o custo no qual um produtor deve incorrer para produzir mais uma unidade de um determinado bem. O benefício marginal é o benefício gerado pela produção dessa unidade extra.

Penitenciário Nacional, órgão vinculado ao Ministério da Justiça, uma população carcerária no Brasil superior a 548 mil pessoas, representando um percentual de 287,31 presos para cada 100 mil habitantes (BRASIL, 2012c). Essa população carcerária vem crescendo paulatinamente:

Tabela 1. Crescimento da população carcerária no Brasil.

Dez/ano.	População IBGE	Nº presos	Pop. Prisional por 100.000 hab.
2012	190.732.694	287,31	548,003
2011	190.732.694	269,79	514,582
2010	191.480.630	259,17	496.251
2009	191.480.630	473.626	247,35
2008	189.612.814	451.219	237,97

Fonte: InfoPen/DPN/MJ (BRASIL, 2012c)

Juntamente com o crescente número da população carcerária aumentou-se o déficit de alojamentos no Sistema Penitenciário brasileiro, que em dezembro de 2012 constava de 203.470 vagas (BRASIL, 2012c). O sistema penal está estruturado para não funcionar e, claramente, não atende sequer aos crimes mais graves. O encarceramento do condutor ébrio infla mais esses números, gerando maiores despesas ao erário.

Essa estrutura gera custos elevados, que vão desde as despesas de construções de presídios e de sua manutenção, até prover o Poder Judiciário e a assistência social aos familiares que perdem ou deixam de contar com o provedor da renda familiar. Os custos de uma sociedade desequilibrada pela violência e pela exclusão social também possuem seus reflexos econômicos, que garantem um lugar ao subdesenvolvimento ou desenvolvimento incompleto de um país. Essa ideia de utilizar-se do encarceramento como resposta aos conflitos sociais deve ser superada. Outras políticas com o intuito de reduzir a violência devem ser pensadas, canalizando os investimentos para programas que deem resultados mais animadores, respeitando o dinheiro público.

As multas, por outro lado, são as medidas mais baratas para o Estado. Becker (1968) não afasta a utilidade da prisão. Entretanto, defende um bom uso dela, ponderando a elasticidade das respostas dos crimes mediante as mudanças nas punições. Para o autor a multa é preferível, pois pode recompensar as vítimas,

maximizando a utilidade dos recursos públicos e recompensando as perdas econômicas da sociedade, sem deixar de punir os criminosos.

Os gastos com a fiscalização de trânsito são facilmente compensados pelos valores arrecadados pela multa. Ela é também a penalidade que exige o menor número de policiais e a que menos gasta tempo do AT para efetivá-la (capítulo 2), garantindo o menor CSM dentre as penalidades previstas no CTB. Aplicar multas máximas em substituição à prisão propicia uma redução no CSM e, conseqüente, deslocamento do ponto ótimo de dissuasão para a direita.

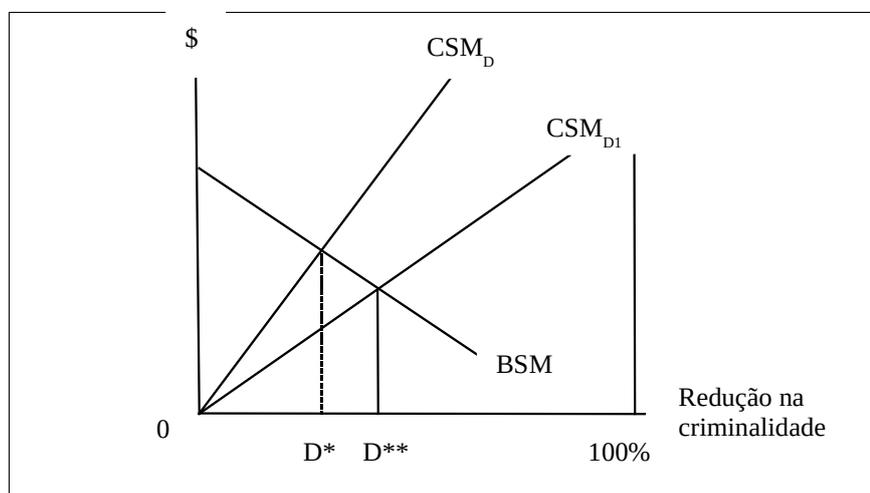


Figura 2. O nível eficiente de dissuasão (b).
Fonte: Cooter e Ulen, 2005, p. 490.

No que pese argumentos de que o Estado estaria implantando uma “indústria” para arrecadar valores com o CTB, é de salientar que as infrações geram prejuízos aos particulares e ao Estado. Em tese, aqueles que cumprem a lei não serão penalizados por ela. Radares, fiscalizações ostensivas e outras medidas administrativas para reduzir os acidentes viabilizam uma maior segurança no trânsito a um menor custo social. Dessa forma, compreende-se como necessário que sejam impostas penalidades pecuniárias duras para inibir os infratores potenciais e para compensar as despesas geradas pela fiscalização. Além do mais, a multa máxima, ainda que inflija um sofrimento ao infrator, será, em tese, inferior à menor pena restritiva de liberdade e de suas conseqüências, como o estigma de contraventor ou criminoso.

No entanto, a grande discrepância entre a distribuição de renda no país poderia levar alguns infratores a não conseguirem efetivamente pagarem a multa, enquanto outros não se sentiriam dissuadidos, tendo em vista a multa representar ínfimo valor em seu patrimônio. Por esse motivo, existe a importância de se adotar outras penalidades para inibir as infrações de trânsito, já que, a princípio, é inviável a ponderação da multa com o patrimônio do infrator¹⁹.

O CTB, então, opta por utilizar-se da prisão, medida com o mais alto CSM dentre as penalidades previstas. Não houve ponderação, quebrando a lógica da curva CSM positivamente inclinada. Selecionaram, dentre as penalidades possíveis, aquela com o maior CSM, sem antes percorrer o escalonamento entre as medidas possíveis. O sistema penal se justifica quando não é possível estabelecer penalidades pecuniárias ou outras capazes de dissuadir o infrator da lei. A apreensão do veículo e a cassação da CNH, medidas previstas no CTB, foram ignoradas nos artigos 165 e 306, do mesmo diploma legal. O custo dessas medidas, apesar de mais elevados do que a multa, ainda são bem inferiores à condenação e efetivação de uma pena criminal.

Além do mais, essas medidas possuem como consequência o ressarcimento das despesas com remoção e estadia do veículo (CTB, art. 271), e o pagamento de taxas para se conseguir nova habilitação. Também afastam a sensação de impunidade, pois tratam de medidas administrativas de responsabilidade da autoridade de trânsito, as quais possuem procedimentos menos complexos e com resultados mais céleres. A prisão, por se tratar de afronta máxima à dignidade humana, exige um procedimento mais rigoroso.

Concluindo, tem-se que “as multas são baratas para o Estado, enquanto o aprisionamento é caríssimo [...]: raramente faz sentido prender alguém até que o Estado exauria sua capacidade de coletar multas de criminosos” (COOTER e ULEN, 2005, p. 492). Para os citados autores,

quando o Estado viola essa regra e prende alguém com a capacidade de pagar uma multa, teria sido possível economizar o dinheiro do contribuinte e manter o nível de dissuasão constante com a maximização da multa e a

¹⁹ O trabalho não adentra na viabilidade de se ponderar multa e patrimônio do infrator. Considera-se inviável pelo simples fato de não ter sido adotado pelo CTB, apesar de não constar qualquer estudo a respeito. O valor da multa também pode ser majorado caso o Estado viabilize o pagamento, como ocorre com o parcelamento de dívidas com a União.

redução proporcional da sentença. A combinação ótima de multas e aprisionamento inclui a multa máxima que o criminoso pode pagar, fato que leva os formuladores de políticas a procurar maneiras de aumentar a capacidade dos criminosos de pagarem multas.

Chaloupcka et al. (1991) já haviam demonstrado em suas pesquisas, há mais de duas décadas, que os Estados Unidos poderiam ter obtido resultados plausíveis na redução de acidentes e mortes caso tivessem utilizado de multas pesadas e efetivado suspensões administrativas das permissões para dirigir. Por outro lado, concluíram que “outras leis dissuasórias, que incluem sentenças de prisão obrigatória, leis de serviço comunitário, e outras inespecíficas não foram suficientes para impedir o condutor alcoolizado²⁰ (CHALOUPCKA et al., 1991, p. 20).

Assim, infere-se que o CTB possui penalidades mais eficientes e eficazes do que a prisão. A combinação de todas elas, com a maximização de cada uma, reduziria o CSM, respeitando a liberdade e a dignidade do infrator de trânsito, assim como o dinheiro do contribuinte.

1.5.2 Influência do ganho esperado no cálculo do infrator de trânsito racional

Um dos fatores diretamente relacionado à lógica matemática da infração racional de trânsito é o ganho esperado pelo infrator. Para Shikida (2010, p.327), “a sociedade não criminosa procura maximizar os custos da atividade infratora e/ou minimizar seus lucros”. As pessoas que optam por infringir a lei precisam experimentar o sentimento de que seus atos são desinteressantes pelo alto custo de sua prática se comparado com as alternativas legais.

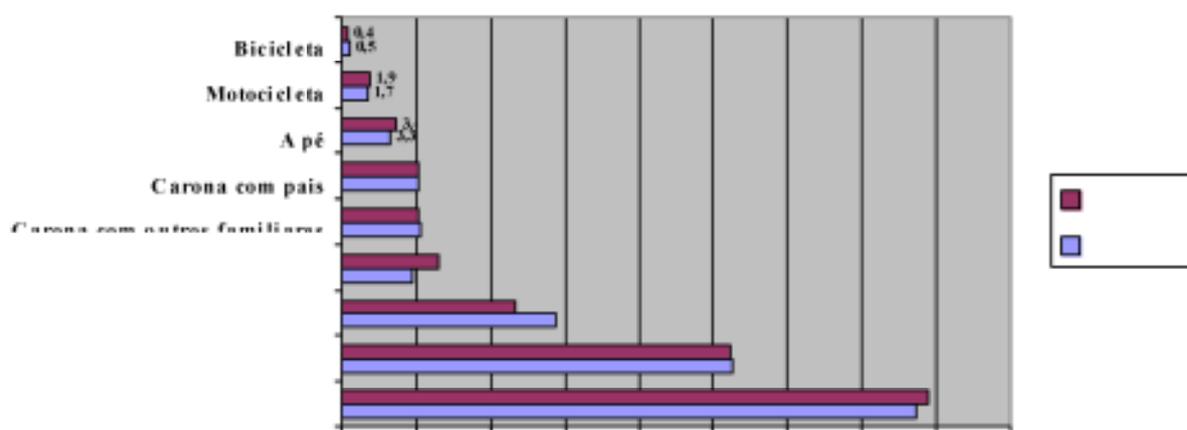
O ganho ou lucro para o condutor infrator racional é quantificado de diversas formas, desde a comodidade em utilizar-se de veículo próprio até o valor monetário de se escolher um meio de transporte em detrimento de outro. Valendo-se da fórmula de Posner (2011, p.13), na qual a sanção esperada deve ser estipulada levando-se em consideração o ganho líquido dividido pela probabilidade ($S=G/Prob$),

²⁰ “the other deterrent laws, which include mandatory jail sentences, community service laws, and open container laws were not found to act as deterrents to drunk driving” (CHALOUPCKA et al., 1991, p. 20).

a redução do ganho possibilita reduzir a sanção ou, então, minimizar os benefícios de se infringir o CTB.

Dessa feita, políticas para reduzir o ganho esperado pelo infrator racional poderão ser eficazes para amenizar a violência no trânsito advinda da infração de dirigir sob a influência de álcool. O ganho está diretamente relacionado com o custo não monetário da comodidade do transporte a ser escolhido pelo infrator racional e o custo monetário da opção de um ou outro meio de locomoção. Pelos estudos de Cuffa (2012) é possível traçar a preferência atual de deslocamento via veículo particular, em detrimento dos demais modais:

Gráfico 2. Modais utilizados para ida e retorno dos locais de entretenimento.



Fonte: CUFFA, 2012.

O indivíduo que decide sair de casa e fazer uso de BA pode se utilizar de meios alternativos de transporte, como ônibus coletivo e metrô, ou ainda pegar um táxi. Esses serviços são escolhidos pelos usuários e demais interessados de forma comparativa dentre as opções de transporte possíveis, levando-se em consideração qualidade, preço, tempo, acessibilidade, comodidade e segurança. Os serviços de táxi são onerosos. O inconveniente da escolha por esse meio de transporte eleva o ganho esperado do condutor ao infringir a lei.

Alguns estudos também comprovam alta reprovação pelos usuários do serviço de ônibus coletivo em grandes cidades como Uberlândia-MG (RODRIGUES e SORRATINI, s.d.) e Manaus (CAMPOS et al. s.d.). Nas manifestações iniciadas

em 2013 no Brasil, cujo estopim foi a insatisfação no aumento dos preços das passagens de ônibus em São Paulo, acompanhada de inúmeras outras reivindicações, as pessoas pleiteavam melhorias na qualidade dos serviços de transporte público. Tal realidade afeta diretamente na decisão daqueles que possuem alternativas de locomoção.

O transporte público via metrô ou ônibus coletivos no Brasil é precário: não atende à demanda da população e, em sua grande maioria, não circula a noite, horário, em tese, mais frequente do consumo de BA. Fell e Nash (1989) demonstraram que 80% dos acidentes fatais ocorridos nos Estados Unidos relacionados ao uso de BA aconteceram no período compreendido entre 20 horas e 04 horas. Em 2007, Fell et al. (2009) reafirmam essa tendência, demonstrando que em 2007 o envolvimento do álcool em acidentes fatais foi mais de três vezes superior à noite (entre 18:00h e 06:00h) do que de dia.

Os números da pesquisa também apontaram maior incidência de álcool nos acidentes fatais durante os fins de semana, com 54%, em contrapartida aos durante a semana, que foi de 35%. Ponce et al. (2011), após caracterização das vítimas fatais de acidentes de trânsito na cidade de São Paulo no ano de 2005, concluíram que o “álcool está associado à quase metade de todas as mortes de acidentes de trânsito na cidade de São Paulo, especialmente para os dias e horários associados às festas e entretenimento em bares (fins de semana 12:00h-6:00h)”²¹. No entanto, na maioria das cidades brasileiras, ônibus e metrô deixam de circular nesses horários, além de possuírem escalas reduzidas nos finais de semana e feriados. Em Brasília, a exemplo, o horário de funcionamento das estações de metrô é das 06:00h às 23:30h, de segunda a sábado, e das 07:00h às 19:00h, nos domingos e feriados²².

Também, na pesquisa realizada pelo IPEA (2011), na qual buscou indicadores de percepção social em mobilidade urbana, constatou-se, na média nacional, que 41,5% das pessoas acham que sempre há atrasos nos transportes públicos utilizados, concluindo que “a rapidez é o fator que mais influencia o cidadão

²¹ “Alcohol is associated with nearly half of all traffic accident deaths in the city of Sao Paulo, especially for days and times associated with parties and bars (weekends between 12 a.m. and 6 a.m.)”

²² Informação disponibilizada pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.metro.df.gov.br/estacoes/horario.html>

a escolher o meio de transporte, com 32,7%, e depois vem o preço, com 14,8%, ou seja, o fato de o transporte ser o mais barato é de grande importância na hora da decisão.” A tabela 2 demonstra momentos em que a população desistiu de sair ou precisou usar outro meio de transporte devido aos inconvenientes de falta de dinheiro para pagar, de ausência de transporte e de falta de linha no horário.

Tabela 2. Desistência de ir a algum lugar ou necessidade de usar outro meio de transporte pelos seguintes motivos: i) falta de dinheiro para pagar; ii) ausência de transporte; iii) falta de linha no horário necessário.

Brasil e grandes regiões		Por falta de dinheiro para pagar	Por ausência de transporte	Por falta de linha no horário necessário
Brasil	Sim	28,91	35,30	36,52
	Não	67,45	60,81	59,43
Sul	Sim	18,95	20,53	30,53
	Não	77,37	74,74	64,74
Sudeste	Sim	28,57	39,47	36,28
	Não	69,74	58,83	61,84
Centro-Oeste	Sim	23,62	29,13	25,98
	Não	55,12	49,61	52,76
Nordeste	Sim	29,64	31,23	41,50
	Não	69,57	67,98	57,31
Norte	Sim	48,12	53,38	46,62
	Não	51,88	45,86	52,63

* Com a exceção da região Centro-Oeste, que obteve uma taxa de “Não Respondeu” (NR) em 20%, as demais regiões têm uma representação muito baixa de “Não Sabe” (NS) e (NR).

Fonte: Sips – 2010, citado por IPEA (2011).

Os números refletem o alto custo na opção de se escolher um transporte público, inviabilizando a alguns o deslocamento e incentivando a outros, com melhor situação financeira, escolherem se deslocar em veículo próprio.

O IPEA (2013, p. 3) constatou que “nos últimos anos tem ocorrido no Brasil um crescimento acima da inflação das tarifas de transporte público por ônibus e um crescimento abaixo da inflação dos itens associados ao transporte privado”. Ademais, observou que “enquanto o [Índice de Preços ao Consumidor] IPCA teve

alta de 125% no período de janeiro de 2000 a dezembro de 2012, o índice de aumento das tarifas dos ônibus teve alta de 192%, subindo, portanto, 67 pontos percentuais acima da inflação” (IPEA, 2013, p. 3). Concluiu, assim, que “o transporte privado tem ficado relativamente mais barato em relação ao transporte público no período de 2000 a 2012” (IPEA, 2013, p. 4). Observa-se, então, que as políticas estatais estão reduzindo o ganho esperado daquele que opta pelo uso do transporte público, tornando mais atrativo usar o carro particular, o que influencia diretamente na decisão do condutor infrator racional.

A insegurança também pode ser citada como fator para elevar o ganho esperado de se optar por veículo particular ao transporte público. No Brasil a criminalidade possui índices elevados que, somados com a vulnerabilidade dos pontos de ônibus e da exposição da pessoa no trajeto para casa, podem influenciar na valoração subjetiva na escolha de qual meio de transporte escolher. O IPEA (2011) constatou que 32,6% das pessoas não se sentem, ou se sentem raramente, seguras em seu transporte mais utilizado. A tabela 3 demonstra o quão frequente ocorrem assaltos nos meios de transporte público, sem considerar outros crimes que podem incidir no deslocamento entre o ponto de embarque/desembarque e o local de partida ou de destino das pessoas.

Tabela 3. Você já foi assaltado (ou conhece alguém que já foi) usando o meio de transporte que mais usa?

	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Sim, já fui assaltado	6.9	5.4	9.6	7.8	4.3	4.9
Sim, conheço quem já foi assaltado	30.4	21.0	33.2	19.0	35.3	34.2
Sim, já fui assaltado e conheço quem já foi	4.6	1.5	4.6	1.9	6.5	7.6
Não, nunca fui assaltado e não conheço quem já foi	57.7	71.7	52.2	70.7	53.8	53.0
NS	0.1	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0
NR	0.2	0.2	0.1	0.6	0.2	0.3

Fonte: Sips-2010, citado por IPEA (2011).

Nesse sentido, uma política para o melhoramento do transporte público no Brasil e na segurança seria eficaz para minimizar o ganho esperado do condutor

infrator, que poderia optar por outros meios que o atenderiam, sem que fosse necessário assumir a direção de um veículo automotor. Esse tipo de alinhamento das políticas propicia melhoria na qualidade de vida das pessoas, além de reduzir as despesas com acidentes de trânsito envolvendo a imprudência de condutores envolvidos com o uso abusivo de BA.

Outra forma de ampliar as possibilidades de escolhas daqueles que fizeram uso de BA seria viabilizar os deslocamentos a pé e de bicicleta. Conforme gráfico 2 apenas 2,2% das pessoas retornam dos locais de entretenimento nesses modais de deslocamento. A grande incidência de mortes no trânsito brasileiro associados ao álcool não se restringem ao imprudente ato de estar dirigindo veículo automotor sob o efeito de BA. As estatísticas do Ministério da Saúde (BRASIL, 2013a) mostram que dentre as pessoas atendidas pelo SUS, que haviam se envolvido em acidentes de trânsito e teriam ingerido BA, apenas 22,3% eram condutores, sendo que 21,4% eram pedestres.

O trânsito brasileiro não colabora com a segurança. Em Brasília, capital nacional, em 2007 ficou registrado que 10% das mortes ocorridas no trânsito foram de ciclistas (ASSOCIAÇÃO..., 2007). Em âmbito nacional, de todas as mortes em acidentes registradas nas vias públicas em 2008, 15,4% eram pedestres e 5,2% ciclistas (BRASIL, 2009). Ao que parece, além de ineficientes os meios de transportes públicos, inviáveis e inseguras as opções de deslocamento a pé ou de bicicleta. Assim, o ganho esperado de assumir o risco de optar pelo automóvel cresce, favorecendo a ocorrência da infração em estudo pelo condutor infrator racional.

Concluindo, indaga-se: A culpa da violência no trânsito é de condutores imprudentes? A culpa é do consumidor de álcool e drogas? Mas, afinal, quais outros meios de entretenimento e formas de deslocamentos estão sendo oferecidos à população? Streck (2014) ironiza essa transferência de responsabilidade:

Há muitas mortes de pessoas tentando atravessar as rodovias. Dizem os jornais: “pedestres descuidados, imprudentes...”. Será mesmo? Qual a razão para que o Estado não construa passarelas? Por que o patuleu²³ tem de andar 1 km (ou mais) para atravessar a rodovia? Ciclistas são mortos em acostamentos... Culpa deles? É? E por que permitimos que rodovias sejam

²³ Embora o vocábulo “patuleu” não conste nos dicionários de língua portuguesa, o autor o usa com o sentido de “cidadão comum”.

construídas com acostamentos fora dos padrões internacionais — e com superfaturamento? O problema é que o Brasil foi feito para poucos!

É fato que para se manter o transporte público adequado e viável, bem como disponibilizar meios alternativos de deslocamento gera custos. Cabe ao Estado estudar formas de transferir essa despesa para quem opta pelo transporte particular. Cooter e Ulen (2005, p. 384) defendem que “aumentos consideráveis nas indenizações por danos pessoais que envolvam automóveis aumentariam o preço dos seguros, o que reduziria a quantidade de pessoas dirigindo e tornaria os motoristas mais cuidadosos”. Adaptando a sugestão dos autores à realidade brasileira, poder-se-ia aumentar o valor do seguro DPVAT, o preço do combustível, do Imposto de Propriedade de Veículo Automotor-IPVA e estabelecer pedágios rurais e urbanos. Além da redução no uso de veículo particular, teria o conveniente de financiar outros modais de deslocamento.

Salienta não tratar de políticas isoladas. Aumentar o custo de se utilizar veículo particular deve estar associado a uma melhoria imediata dos transportes públicos, segurança e construção de vias adequadas para pedestres e ciclistas. Veja que a proposta deve vir precedida de análise de viabilidade e de suas consequências. As medidas desestimuladoras não podem ser adotadas sem antes haver políticas públicas centradas em melhorias que propiciem os demais modais de deslocamento. Sugere-se, a título exemplificativo, estudos de políticas para compensação com os valores arrecadados com as medidas acima apontadas para subsidiar o transporte por táxi em locais e horários onde há maior incidência de infrações de trânsito de dirigir sob a influência de álcool e também acidentes automobilísticos.

1.5.3 Influência da severidade da pena no cálculo do infrator de trânsito racional

Conforme se depreende dos estudos de Becker (1968), o infrator é racional e opta pela prática do delito levando em consideração o maior ou o menor benefício líquido esperado, que está inversamente relacionado à severidade da pena

esperada. Penas mais duras são utilizadas para dissuadir o infrator da prática de ilícitos. Quanto maior a penalidade e maior a sua probabilidade de efetivação, menor será o benefício esperado pelo infrator e, conseqüentemente, menor o índice de criminalidade. A lógica é a mesma existente na lei da demanda²⁴ em economia. Quando o preço de um produto aumenta, as pessoas demandarão uma menor quantidade dele, não importando serem delitos ou maçãs (RUBIN, 1978).

Em síntese, o pressuposto é de que a lei deve impor penas severas para a dissuasão de atos infracionais. O pensamento de Beccaria (1993) incidia nessa perspectiva economicista. Para o autor (BECCARIA, 1993, p. 66) “[o]s meios que a legislação emprega para impedir os crimes devem, pois, ser mais fortes à medida que o delito é mais contrário ao bem público e pode tornar-se mais comum. Deve, pois, haver uma proporção entre os delitos e as penas”. Nessa mesma perspectiva, Cooter e Ulen (2005, p. 480) defendem que “um aumento na pena esperada causa uma redução na quantidade de crimes, pois alguns criminosos reduzem o número de crimes que cometem, enquanto indivíduos que se tornariam criminosos em outras situações decidem não cometer crime algum”.

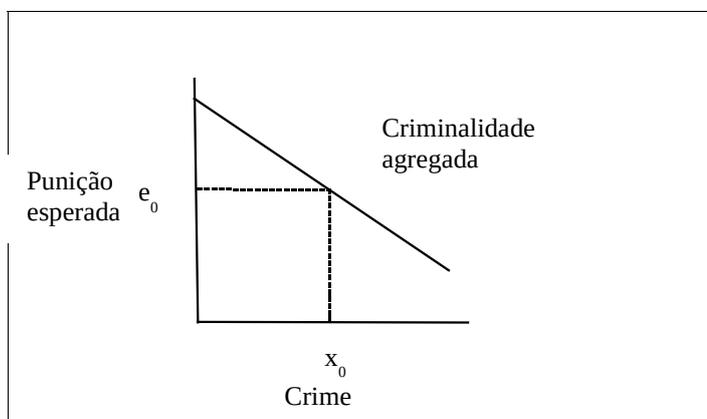


Figura 3. Criminalidade agregada.
Fonte: Cooter e Ulen, 2005, p. 480.

Nesse sentido, o CTB está sendo constantemente alterado com vistas a aumentar a rigidez em suas penalidades. Acredita-se que, com essas medidas, o condutor de veículo automotor deixará de praticar determinadas infrações. A multa,

²⁴ “Lei da demanda: com tudo o mais mantido constante, quando o preço de um bem aumenta, sua quantidade demandada diminui; quando o preço diminui, a quantidade demandada aumenta” (MANKIWI, 2012, p. 67).

as medidas administrativas e a prisão são penalidades rígidas, que a princípio seriam suficientes para inibir os infratores racionais de praticarem a irregularidade em estudo.

Todavia, e de fundamental importância nesta dissertação, de acordo com o histórico das legislações sobre a matéria, observar que a maior severidade não se limita à intensidade, conforme ocorreu com a majoração do multiplicador para a penalidade de multa. Ao ser retirado do texto legal a exigência de expor a dano potencial a incolumidade de outrem (BRASIL, 1997), as “leis secas” ampliaram o rol de “criminosos” bem como o de infratores de trânsito, quando reduziram o limite de tolerância para ingestão de BA. A maior severidade está associada à criminalização e à penalização de condutas anteriormente toleradas. E, de acordo com uma das três explicações para o fenômeno da criminalidade apresentadas por Gaviria (2000), isso implica maiores dificuldades para punir os infratores²⁵. O número maior de crimes de trânsito e de infrações sobrecarrega o serviço dos AT, reduzindo a probabilidade de efetivarem as penalidades previstas na lei, tornando mais atrativo infringi-las.

O estudo de Tavares et al. (2005) sobre o impacto da dissuasão no aumento das penalidades de trânsito em Portugal demonstraram que o incremento na severidade não traduziu em significativa mudança no comportamento dos condutores portugueses. Esses autores (TAVARES et al., 2005, p. 12) concluíram que

as autoridades públicas e a população portuguesa em geral costumam ser extremamente favoráveis a medidas políticas de repressão à condução imprudente, mas estas políticas não traduzem impactos substanciais no número de acidentes e de vítimas²⁶.

Isso parece também ocorrer no Brasil. A política de criminalização não surte resultados significativos na redução da violência no trânsito, apesar de onerar a

²⁵ Gaviria (2000) sugere que a prática de delitos em regiões com maior concentração de criminalidade torna mais atrativa as atividades ilegais, pois em determinadas regiões o sistema de aplicação da lei está congestionado e, portanto, possui menor probabilidade de punição. O autor nomeia o fenômeno de “congestion in law enforcement”.

²⁶ “public authorities and the general Portuguese public are usually extremely supportive of policy measures aiming at cracking down on reckless driving, but these policies do not translate into substantial impacts on the number of accidents and victims” (TAVARES et al., 2005, p. 12).

sociedade com um alto custo para a efetivação da penalidade, além de expor algumas pessoas ao constrangimento desnecessário do cárcere.

O número crescente de acidentes e mortes no trânsito brasileiro também não pode ser visto como resultado primordial apenas da imprudência. Diversos fatores influenciam em seu comportamento. Um exemplo são as políticas que se amoldam aos interesses econômicos dos produtores e comerciantes de BA. Na famigerada “Lei Seca”, ou Lei 11.705/08, houve um discurso de intolerância na combinação “álcool e trânsito”. No entanto, o dispositivo legal afrouxou o que estava preceituado na Medida Provisória (MP) nº. 415, de 21 de janeiro de 2008.

Essa MP proibia a comercialização e propaganda de BA às margens das rodovias federais. Sua importância para a redução de danos decorrentes do uso da droga pode ser percebida pela alta incidência de seu consumo em postos de combustível. A pesquisa realizada por Nascimento et al. (2007) em 2005 apontou que 91% dos motoristas de caminhões faziam uso de BA dos quais 43% a consumiam nessas áreas. Todavia, a MP, ao ser convertida em lei, ignorou essa realidade e a proibição deixou de ser aplicada às áreas urbanas, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal. Esta delimitação inviabilizou a fiscalização, tornando-se uma restrição sem efeitos práticos. Tal medida possivelmente alterou a incidência do consumo de BA pelos condutores nas rodovias federais. Isso representa mais uma variável capaz de afetar os números da violência no trânsito, assim como ocorre na relação entre o preço e o consumo da BA, matéria estudada por Chaloupcka et al. (1991; 1993).

Outro exemplo é como o Brasil se estrutura essencialmente para o transporte rodoviário. Historicamente, conforme preceitua De Paula (2010, p. 144), “os rumos da política de transportes foram, em grande parte, definidos pelos grupos de pressão: interesses das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha, aliados aos interesses das empreiteiras nacionais”. O cenário atual das rodovias brasileiras é o trânsito conjunto entre transporte pesado de mercadorias e o transporte de passageiros. O transporte de carga reduz a vida útil da pavimentação rodoviária e gera danos advindos do excesso de peso de alguns veículos, causa de parte dos números dos acidentes.

A combinação de tráfego entre veículos leves e rápidos com veículos longos, pesados e lentos propicia a ocorrência de manobras de ultrapassagem, fator preponderante no número de mortes com colisões frontais. Sousa (2010a) apontou que acidentes envolvendo veículos maiores tendem a aumentar a gravidade dos acidentes e as probabilidades de morte. Ao deixar de investir em outros meios de transporte, a política brasileira não contabilizou as sequelas econômicas e sociais de um país essencialmente estruturado para um meio de transporte pouco seguro.

Os investimentos em transporte público também estão sendo relegados aos incentivos para o consumo de mais motocicletas²⁷ e automóveis. O Decreto do Poder Executivo nº 7.725, de 21 de maio de 2012, reduziu a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre os carros e os utilitários, favorecendo, mais uma vez, grandes empresas fabricantes e montadoras de veículos. Em 2002, o número de veículos emplacados e fabricados naquele ano no Brasil foi de 2.309.217, com aumentos consideráveis, chegando a 5.305.805 no ano de 2012. Em março de 2012 a frota brasileira de veículos licenciados chegou a 71.840.783, dos quais 40.434.635 eram automóveis e 15.944.539 eram motocicletas (BRASIL, 2013c).

A medida, associada ao crescimento econômico do país, propiciou um aumento considerável no número de veículos circulando nas vias públicas e agravou ainda mais o caótico trânsito das grandes cidades e rodovias brasileiras. Salienta-se que não se observou no Brasil investimentos na proporção adequada para recepcionar essa crescente demanda de veículos. Não houve mudanças visíveis em infraestrutura e sequer houve investimentos em pessoal para conscientização e fiscalização no trânsito.

Proporcionalmente, aumentou a probabilidade de ocorrência de infrações e de acidentes. Nas palavras de Minervi (2013, p.33), “o aumento da frota de veículos, seja por deficiência dos transportes de massa, pelos incentivos governamentais, pelo apoio ao modal rodoviário no início do século XX ou pela situação econômica atual dos brasileiros, traduz-se no aumento de acidentes de trânsito”. A assertiva ganha credibilidade quando Sousa (2010) compara, entre os anos de 2000 e 2008, o

²⁷ Ver “Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil” (VASCONCELLOS, 2013)

número de acidentes com vítimas e a evolução da frota de veículos, sendo que esta cresceu a uma taxa anual de 6,35%, acompanhando o aumento no número de acidentes que apresentaram taxas positivas de 6,37%.

Pelo exposto, conclui-se que a severidade influencia na decisão do infrator de trânsito racional. Contudo, a prisão possui pouca expressividade como apresentou a pesquisa de Tavares et al. (2005). Esses resultados podem estar diretamente ligados à estrutura de incentivos para fiscalizar do AT a ser apresentado no capítulo 2. Além do mais, os discursos para maior severidade da lei transferem a responsabilidade dos altos números da violência no trânsito aos condutores ébrios, mascarando como as políticas públicas favorecem certos setores econômicos e, por conseguinte, inviabilizando um trânsito mais seguro.

1.5.4 Influência da probabilidade de punição no cálculo do infrator de trânsito racional

A punição, mesmo em suas formas mais repulsivas, perde seu caráter odioso quando existe a certeza de que ela será aplicada: quando sabe que ela é certa, nem mesmo o mais duro facínora vai querer se expor à possibilidade de sua aplicação (BENTHAM, 2008, p. 35).

A probabilidade é uma variável que depende de fatores diversos. A título de exemplo, ela se altera levando-se em consideração o número de agentes públicos dispostos na fiscalização de trânsito, bem como o volume de material disponibilizado para esse fim, como viaturas e aparelhos de teste de alcoolemia. As pesquisas realizadas por Sloan et al. (1994a, 1994b) sugeriram que o emprego de mais policiais pode reduzir a infração de dirigir embriagado e, conseqüentemente, o número de mortes em acidentes de trânsito. Kenkel (1993, 1996) e Evans et al. (1991) concluíram que leis autorizando policiais americanos a usarem equipamentos de controle do nível de alcoolemia dos condutores aumentariam a probabilidade de punições, o que influenciaria no número dos acidentes automobilísticos.

Por esses estudos, compreende-se que a maior certeza ou maior sensação de que o condutor será submetido a uma fiscalização traz resultados diretos na redução da infração de se dirigir sob a influência de álcool e na violência de trânsito. Benson et al. (1999), utilizando-se das pesquisas e conclusões dos citados autores, entre outros, elaboraram um modelo para compreender quais meios dissuasórios são mais eficazes. Em seu trabalho, concluíram que os “fatores que aumentam a probabilidade de um motorista que bebe ser parado pela polícia parecem reduzir significativamente óbitos relacionados ao ato de dirigir alcoolizado”²⁸ (BENSON et al., 1999, pp. 222-223).

Nesse contexto, a variável probabilidade exposta por Becker (1968) no cálculo do criminoso racional é válida para o estudo do infrator de trânsito. As políticas precisam viabilizar meios para reduzir a cifra oculta e a sensação de impunidade. Os autores Sloan et al. (1994a, 1994b), Kenkel (1993, 1996), Evans et al. (1991), Benson et al. (1999) e Chaloupka e Wechsler (1993) sugerem um aumento na probabilidade de punição dos infratores para se reduzir a violência no trânsito. Sendo assim, fiscalizações mais efetivas possuem efeitos práticos melhores do que o aumento na severidade da punição. As conclusões dos autores não divergem da hipótese de Becker (1968), na qual defende que os infratores da lei são amantes do risco, por isso são mais sensíveis a alterações na probabilidade de captura e condenação do que em alterações no grau de severidade das penas. Ferrajoli (2014, p. 377), reportando-se a Beccaria, escreveu:

[...] uma pena certa e infalível tem, sem dúvida, mais eficácia dissuasória do que uma pena incerta e, portanto, pode ser bem mais benigna: ‘Um dos maiores freios dos delitos [...] não é a crueldade das penas, senão a infalibilidade delas... A certeza da punição, ainda que moderada, terá sempre maior impacto do que o temor de outra mais terrível, associada à esperança da impunidade’.

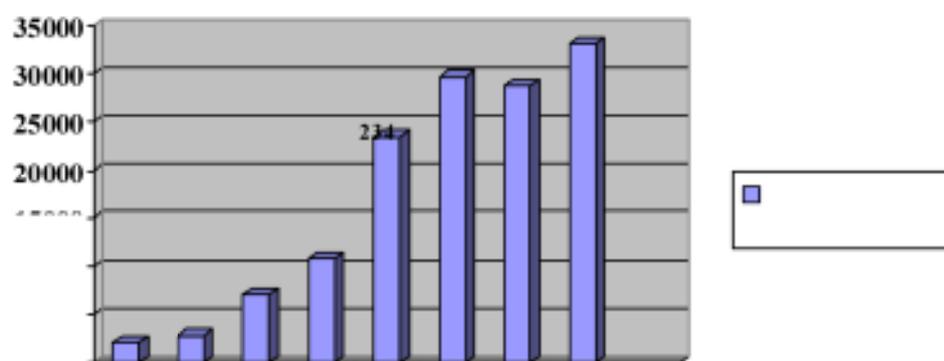
As reduções nos números da violência no trânsito não são resultados necessários da maior severidade legislativa, conforme os meios de comunicação, às vezes, irresponsavelmente, vinculam: “O número de mortes no trânsito em Curitiba diminuiu 37% desde janeiro, quando a Lei Seca se tornou mais rígida, reduzindo a

²⁸ “factors that enhance the probability that a driver who drinks will be stopped by the police seem to significantly reduce drunk driving-related fatalities” (BENSON et al., 1999, pp. 222-223).

margem de tolerância para consumo de álcool por motoristas" (MORTES..., 2013). Os números de acidentes e de mortes não podem ser apontados como resultado de uma única variável, que no caso seria a maior severidade da lei.

Uma maior atenção do Estado em políticas de fiscalização influi diretamente para que esses números reduzam. Anterior às "Leis Secas" já havia duras penas no CTB, entretanto não eram efetivadas. Essa realidade começou a mudar, possivelmente, com a disponibilização de materiais para a fiscalização e conscientização para que as autoridades de trânsito dessem especial atenção à problemática. Através dos dados obtidos pelo Sistema de Informações Gerenciais da Polícia Rodoviária Federal (SIGER), observa-se que houve um aumento superior a dez vezes no número de autuações ocorridas de 2006, ano que antecedeu a primeira lei que alterou o CTB, para o ano de 2010, conforme gráfico 3:

Gráfico 3. Quantidade de autuações enquadradas no artigo 165 do CTB entre os anos de 2005 e 2012.



Fonte: Polícia Rodoviária Federal - SIGER

O Estado, com o aumento da probabilidade de fiscalização, sem excluir a pena criminal, aumenta seus custos de prender e de condenar, assim como os de punir²⁹. A primeira "lei seca" foi estruturada em uma realidade distante da atual. O número de infrações constatadas era reduzido. Acreditava-se com a nova legislação alcançar uma redução no número das infrações. Não se verificou se tal fato ocorreu. Apenas está constatado que as autuações e, conseqüentemente, as prisões subiram vertiginosamente.

²⁹ Ver custo de otimização na função de utilidade proposta por Becker (1968).

Tal realidade, no que pese não existir fontes seguras de que houve reduções nos acidentes e mortes, refletiram em uma sobrecarga para o sistema de segurança pública no Brasil, que antes não havia sido devidamente ponderado. As atuações policiais se focam para as fiscalizações com uso de etilômetro, sem a contrapartida de adequação das demais instâncias para receber o crescente número da “criminalidade”³⁰ no trânsito.

O uso de medidas que exigem maior burocracia para sua efetivação faz com que o tempo despendido nos trabalhos aumente. Tal assertiva possui duas consequências diretas. A primeira está na redução na percepção de eficácia da lei, aumentando a sensação de impunidade pelo condutor infrator racional. O distanciamento temporal da punição faz com que seja desconsiderado desproporcionalmente o *custo futuro e de incerteza da punição*, aumentando a probabilidade de ocorrência das infrações de trânsito. A segunda, de importância fundamental neste trabalho, refere-se à redução na fiscalização. O rigor da lei penal exige cautela redobrada dos AT. O número de agentes envolvidos na fiscalização precisa ser maior para se resguardar a integridade física do infrator e da equipe policial. A produção de provas é mais minuciosa, exigindo inúmeros procedimentos burocráticos.

Entretanto, não basta disponibilizar um número cada vez maior de AT, viaturas e materiais em geral para fiscalização e prosseguimento dos trâmites necessários para efetivar todas as penalidades dispostas no CTB. Há de se considerar que o direito possui como objetivo econômico um equilíbrio entre o prejuízo social do ilícito e os recursos gastos pelo Estado e pelas vítimas em potencial para evitarem a infração (COOTER e ULLEN, 2010, p. 488-491). Os recursos públicos são escassos. Políticas precisam ser pensadas para aumentar o rendimento dos serviços estatais. Investir indiscriminadamente em contratações e em aquisições de equipamentos é desarrazoado. Deve-se, em vez disso, simplificar os procedimentos para reduzir os custos da prevenção e, nesse sentido, aumentar a fiscalização, sem maiores gastos e sem onerar o sistema penal, que já é insuficiente para atender a dissuasão de crimes mais graves.

³⁰ Esse crescente número da criminalidade está associado à ampliação do alcance do sistema penal e de maior efetivação das fiscalizações.

Nessa perspectiva, será apresentado no capítulo 2 a estrutura de incentivos de fiscalizar do AT. A supressão do ato de dirigir sob a influência de álcool, assim como nos crimes em geral, exige que os AT estejam motivados a se dedicarem aos trâmites penais da condução do infrator de trânsito à delegacia e doar seu tempo para posteriores esclarecimentos em sede judicial. Um ato cívico para efetivar uma condenação criminal “custa dinheiro, tempo, trabalho, oportunidade, inconveniência ou riscos” (COOTER e ULEN, 2005, p. 486).

1.5.5 Embriaguez: racionalidade reduzida

Como já mencionado, fatores como penalidade, probabilidade e ganho esperado são apontados como medidas a serem consideradas no cálculo do infrator de trânsito racional. No entanto, há outro problema advindo da infração estudada: o indivíduo poderá estar com sua capacidade cognitiva alterada. O uso de BA pode influenciar o estado psicológico do condutor, visto ser uma substância psicotrópica. A BA provoca mudança de comportamento em quem a consome. A dificuldade de discernimento é um dos resultados da depressão do sistema nervoso central, advinda de seu uso. Laranjeira et al. (2005) explicam que “do ponto de vista biológico, alguns efeitos da intoxicação alcoólica - incluindo distorção cognitiva e de percepção, déficit de atenção, julgamento errado de uma situação e mudanças neuroquímicas - poderiam originar ou estimular comportamentos violentos.” Os autores acrescentam que “a intoxicação crônica pode contribuir com agressões por fatores como privação de sono, abstinência, prejuízo de funcionamento neuropsicológico ou associação com transtornos de personalidade”.

Sendo assim, aquele que está sob o efeito do álcool é potencialmente mais propício a infringir a lei. Nas palavras de Hoffmann et al. (1996) “o álcool é um fator que contribui para a infração das normas, porque altera a percepção do indivíduo, originando um sentimento de rendimento melhorado, ao mesmo tempo que diminui a capacidade crítica e dificulta as relações lógicas e a associação de ideias se torna superficial”. O psiquiatra Félix Kessler (KESSLER, 2009), responsável pelo Centro de Pesquisa de Álcool e Drogas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, explica que

as áreas cortifrontais do cérebro são as mais relacionadas ao controle do comportamento e das funções executivas, que incluem o pensamento abstrato, o planejamento, a motivação, a atenção a tarefas e a inibição de impulsos. Sujeitos com déficits pré-frontais, causados ou não pelo uso de drogas, também apresentam menor autocontrole e uma pior percepção de risco.

A direção de um veículo automotor se torna um grande atrativo ao condutor ébrio. Este se sente seguro e confiante: o automóvel traz sensações de liberdade e de poder. O benefício apresenta-se maior para aquele que está com seu estado psicológico alterado pela influência da BA. Além do mais, este potencial condutor infrator desconsidera o risco do envolvimento em um acidente ou a possibilidade de ser efetivamente punido. Cooter (2005, p. 482) chama esse comportamento de “imprudência ocasional”, que “é um tipo de lapso no qual o ator desconta temporariamente as consequências futuras de seus atos a níveis muito mais elevados do que faria normalmente”. Nesse sentido, Cooter (1998) sugere que o estado psicológico do indivíduo é fator para se aplicar taxas diferenciadas de descontos de racionalidade. Nas palavras do autor (COOTER, 1998, p. 904):

O delito muitas vezes produz um benefício imediato e gera risco de punição futura. Ao equilibrar essas considerações, uma pessoa racional deve descontar o risco da punição futura. Pessoas que não têm autocontrole aplicam taxas de desconto diferentes, dependendo de seu estado psicológico. Quando seu estado psicológico faz com que descontem com mais intensidade, o delito parece mais atraente. Em contrapartida, as pessoas com autocontrole aplicam a mesma taxa de desconto, independentemente do seu estado psicológico. Assim, o autocontrole reduz a variação nas taxas, subjetivas, de desconto, o que reduz a probabilidade de delito espontâneo (COOTER, 1998, p. 904).³¹

Dessa feita, pode-se observar que “na medida em que lapsos imprudentes causam crimes, penas mais severas não têm muito sucesso em sua dissuasão. A severidade não funciona porque a causa do crime é o desconto irrazoável da punição futura” (COOTER, 2005, p. 484). Assim, a criminalização e o maior rigor no CTB não são eficazes para inibir o abusador de álcool a infringir a lei. Conforme

³¹ Wrongdoing often yields an immediate benefit and risks future punishment. In balancing these considerations, a rational person must discount punishment for futurity and uncertainty. People who lack self-control apply different discount rates depending upon their mood. When their mood causes them to discount too deeply, wrongdoing seems more attractive. In contrast, people with self-control apply the same discount rate regardless of their mood. Thus self-control reduces the variance in subjective discount rates, which reduces the probability of spontaneous wrongdoing (COOTER, 1998, p. 904).

Cooter (1998), penas longas nesse tipo de racionalidade não são suficientes para a dissuasão do infrator racional. Por outro lado, penas mais prováveis de serem aplicadas poderão inibir esse tipo de condutor a assumir a direção de veículo estando sob o efeito de álcool.

No mesmo sentido da conclusão de Cooter (2005, p. 484), ao afirmar que “seria melhor investir menos em prisões e mais em policiamento para se conquistar reduções significativas do nível de criminalidade juvenil”, pode-se compreender a lógica para o condutor ébrio. A criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool pode não ser eficaz. Primeiro, por não inibir adequadamente o abusador de álcool a assumir a direção de um veículo automotor. Segundo, por reduzir a probabilidade de fiscalização e punição, conforme será apresentado no capítulo 2.

O uso abusivo da BA também está relacionado com uma maior propensão do indivíduo a cometer desvios de conduta. Aqueles que fazem uso frequente e abusivo da droga perseguem, em curto prazo, prazer imediato, desconsiderando as consequências futuras de seus atos. Na pesquisa de Piquero et al. (2002, p. 137), ao analisar a “Teoria do auto Controle” de Gottfredson e Hirschi (1990), os autores afirmam que “[o] ponto-chave é que os indivíduos praticantes desse comportamento negativo têm algo em comum: a longo prazo, eles ignoram as consequências negativas decorrentes do ato em si, perante o meio social ou familiar, ou perante o estado”³².

Esse fato se enquadra em um dos três modelos teóricos apresentados por Laranjeira et al. (2005) para explicar a relação entre a violência e o consumo de BA, na qual “seria coincidente ou explicada por uma associação de causas comuns”. Para os autores (LARANJEIRA et al., 2005), esse

modelo pressupõe que a relação bebida-violência seja devida a causas comuns, dentre as quais figurariam a personalidade, antecedentes familiares de alcoolismo, fatores genéticos, características de temperamento, pobre relacionamento com os pais, transtorno de personalidade antissocial e todas as circunstâncias sociais que predisporiam ao crime e à bebida.

³² “[the] key point is that individuals engaging in these negative behaviours have something in common: they ignore the long-term negative consequences that flow from the act itself, from the social or familial environment, or from the state.” (PIQUERO et al., 2002, p. 137)

Em síntese, os indivíduos tendentes a um maior consumo de BA estão mais inclinados a infringir a legislação de trânsito. Em geral, estão perseguindo prazer no momento em que assumem a direção do veículo, desconsiderando o risco de serem punidos. Ademais, normalmente possuem baixo autocontrole em seu comportamento, o que resulta em ineficácia na severidade da pena. Por resultar em incidência de longo prazo, o indivíduo nessas condições deixa de ponderar adequadamente as consequências de seus atos. A maior certeza da punição será mais eficaz, pois reduzirá de imediato a sensação de prazer em curto prazo pretendida pelo infrator.

1.6 Apontamentos Preliminares

Com efeito, neste capítulo conclui-se, através das pesquisas realizadas sob o enfoque utilitarista da AED, que das variáveis pena efetiva e probabilidade propostas na fórmula de Becker (1968), a segunda é a qual representa resultados mais efetivos. Diante dessa importância, a proposta para o próximo capítulo é demonstrar como a probabilidade pode ser alterada a partir da estrutura de incentivos de fiscalizar do AT. A referida estrutura, na qual se fundou a pesquisa desse trabalho, pode ser capaz de favorecer tomada de decisões referentes às penalidades e medidas administrativas para dissuadir o infrator de trânsito racional potencialmente inclinado a associar “álcool e trânsito”.

A proposta principal é demonstrar que as variáveis apresentadas por Becker (1968) não são independentes. A maior severidade no CTB não reflete unicamente em seu quanto. Ela reflete em uma ampliação no número de penalidades adotadas, associando penalidades administrativas e judiciais/criminais. Sendo assim, esse tipo de solução exige maior atenção dos servidores estatais para efetivar uma mesma fiscalização, e que possui resultados diversos. Ao adotar a criminalização para o ato de dirigir sob a influência de álcool, haverá redução na probabilidade de punição. Isso afetará a fórmula de Becker (1968), devido ao fato que as variáveis precisam ser pensadas em conjunto e não isoladamente.

ESTRUTURA DE INCENTIVOS PARA FISCALIZAR DO AGENTE DE TRÂNSITO: UMA RELEITURA DO MODELO RACIONAL

Neste capítulo apresentam-se a natureza da pesquisa e a estrutura de incentivos para fiscalizar do AT, a qual foi investigada por meio de pesquisa empírica. Nessa estrutura, foram estudados o risco e o tempo de fiscalizar e autuar uma notificação de trânsito e, por outro lado, o risco e o tempo de fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito. Os instrumentos de coleta de dados para essa pesquisa são também apresentados, bem como os procedimentos de análise.

2.1 Natureza da pesquisa

A metodologia de um estudo tem relação direta com os objetivos traçados e a finalidade pretendida, possibilitando traçar os caminhos ao pesquisador para que atinja seu intento. No desenvolvimento da pesquisa, utiliza-se de vários métodos e técnicas de acordo com o estudo a ser realizado (SILVA, 2003). Especificar a metodologia, segundo Gil (1996), não é uma tarefa simples, já que são diversos os itens a serem abordados: tipo de pesquisa – em relação à abordagem, aos meios e aos fins -; o universo da pesquisa; as técnicas da pesquisa – relacionadas à coleta de dados e à análise de dados; dentre outros.

Nessa dissertação, a abordagem da pesquisa foi qualitativa e quantitativa. Segundo Vergara (2010), ambas podem ser tratadas no mesmo estudo, possibilitando usar técnicas descritivas para apoiar uma interpretação mais subjetiva.

A abordagem quantitativa “caracteriza-se pelo emprego de quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações quanto no tratamento delas (RICHARDSON, 1989, p. 29). Quando “o propósito do projeto implica medir relações entre variáveis (associação ou causa-efeito), em avaliar o resultado de algum sistema ou projeto, recomenda-se utilizar preferencialmente o enfoque da pesquisa quantitativa” (ROESCHE, 1999, p. 130). Esse tipo de pesquisa busca mensurar e possibilita tes-

tar as hipóteses inicialmente apresentadas, tendo em vista apresentar resultados concretos e menos passíveis de erros (LAKATOS e MARCONI, 2001).

Por outro lado, visando ampliar a compreensão da visão dos AT quanto ao tema, o estudo também teve um enfoque qualitativo, que se preocupa com a “compreensão interpretativa da ação social” (MINAYO et al., 2005). Nesse tipo de pesquisa, propicia-se uma melhor apreensão da realidade investigada e seu significado. Segundo esses autores, “a abordagem qualitativa atua levando em conta a compreensão, a inteligibilidade dos fenômenos sociais e o significado e a intencionalidade que lhe atribuem os autores” (MINAYO et al., p. 82, 2005).

Bogdan e Biklen (1994 p. 47 a 51) apresentam cinco características dessa metodologia de pesquisa: 1) tem o ambiente natural como fonte direta de dados e o pesquisador como principal instrumento; 2) os dados coletados são predominantemente descritivos; 3) a preocupação com o processo é muito maior do que com o produto; 4) o significado que as pessoas dão as coisas e a sua vida são focos de atenção especial pelo pesquisador; 5) a análise dos dados tende a seguir um processo indutivo.

2.2 Instrumento de coleta de dados e universo da pesquisa³³

A pesquisa foi realizada por meio eletrônico do tipo *survey*. Esse tipo de pesquisa geralmente é relacionado à área social, em que foca uma amostra da população. No estudo proposto, a amostra é de AT, mais especificamente, de PRF. Esse tipo de pesquisa visa a coleta de dados

em um número de unidades e geralmente em uma única conjuntura de tempo, com uma visão para coletar sistematicamente um conjunto de dados quantificáveis no que diz respeito a um número de variáveis que são examinadas para discernir padrões de associação (BRYAMAN, 1989, p. 104).

Foi então elaborado um questionário (APÊNDICE - A), “um instrumento de coleta de dados, constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador” (LAKATOS, 2007, p. 203). Ele foi composto de 13 perguntas, sendo 11 delas de múltipla escolha com uma única resposta, uma de múltipla escolha com mais de uma resposta e outra aberta para

³³ Responsável técnico pela análise estatística: Professor Me. Ronaldo Pereira Caixeta.

colher a opinião dos pesquisados sobre o que poderia influenciar positivamente para o PRF atuar mais efetivamente na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool.

O envio do questionário se deu via correio eletrônico funcional dos PRF, utilizando-se da plataforma <https://pt.surveymonkey.com/home/>, através de um grupo fornecido pela Polícia Rodoviária Federal. Ele foi precedido de autorização do Chefe de Formação, Desenvolvimento e Cultura da Coordenação de Ensino da instituição. E, conforme Memorando nº 106/2014 da Divisão de Cadastro da Coordenação-Geral de Recursos Humanos da Polícia Rodoviária Federal, o número de PRF na data de 8 de setembro de 2014 era de 10.327. As lotações dos servidores estavam distribuídas pelo país da seguinte forma:

Tabela 4. Número de policiais rodoviários federais lotados por região no Brasil.

LOTAÇÃO	Nº PRF	LOTAÇÃO	Nº PRF	LOTAÇÃO	Nº PRF
DPRF/SEDE- DF	362	9ª SRPRF – RS	793	18ª SRPRF- MA	264
1ª SRPRF – GO	376	10ª SRPRF – BA	586	19ª SRPRF - PA	345
2ª SRPRF – MT	426	11ª SRPRF – PE	429	20ª SRPRF - SE	167
3ª SRPRF – MS	451	12ª SRPRF – ES	248	21ªSRPRF RO/AC	234
4ª SRPRF – MG	883	13ª SRPRF – AL	164	1º SRPRF – DF	197
5ª SRPRF – RJ	757	14ª SRPRF – PB	269	2º SRPRF – TO	114
6ª SRPRF – SP	577	15ª SRPRF – RN	254	3º SRPRF – AM	79
7ª SRPRF – PR	931	16ª SRPRF – CE	440	4º SRPRF – AP	52
8ª SRPRF – SC	585	17ª SRPRF – PI	276	5º SRPRF – RR	68
TOTAL	10327				

Fonte: Coordenação Geral de Recursos Humanos da Polícia Rodoviária Federal

As frequências absolutas por região são: Sul (2309); Sudeste (2475); Norte (902); Nordeste (2430) e Centro-oeste (1450). Como o tamanho da população é considerado grande, foram adotados procedimentos de amostragem, conforme “considerações sobre a amostra” no APÊNDICE B.

Aos PRF convidados a participar da pesquisa foi disponibilizado um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, no qual explicou os fins da pesquisa e o modo em que ela seria realizada. Foi esclarecido que a participação era voluntária e não haveria prejuízo a quem não quisesse participar. Esclareceu-se, ainda, que os resultados deste trabalho poderiam ser publicados, entretanto, ele mostraria apenas os

resultados obtidos como um todo, sem revelar o nome ou qualquer informação que estivesse relacionada com a privacidade do respondente.

Dessa forma, concluindo o questionário, o PRF teria consentido a participar da pesquisa de forma livre, autorizando a divulgação dos resultados, os quais serão disponibilizados com envio para o correio eletrônico funcional do grupo da Polícia Rodoviária Federal. O pesquisador também se comprometeu a viabilizar a divulgação do trabalho junto à Polícia Rodoviária Federal.

O projeto da pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário de Brasília – CEP/UniCEUB, que aprovou esta pesquisa em 4 de setembro de 2014. Foi emitido a consideração em parecer de que “a pesquisa em questão é pertinente e atual, mas com disponibilidade de literatura ainda restrita, o que torna esse estudo mais relevante. O currículo demonstra conhecimento e prática sobre o trabalho policial rodoviário.”

A pesquisa se deu entre as datas de 26 de agosto de 2014 e 16 de setembro de 2014. O perfil da amostra, conforme resultados apresentados na tabela 5, foi de 968 PRF pesquisados. Entre eles, 232 estão lotados na Região Sudeste, correspondendo 24,0%. Na região Nordeste, constatou-se uma frequência de pesquisados de 267, equivalente à 27,6% do total. No Sul, Centro-oeste e Norte, esses números foram, respectivamente, de 216, 169 e 84, o equivalente à 22,3%, 17,5% e 8,7%.

Tabela 5. Em qual região do Brasil está lotado?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Nordeste	267	27,6	27,6	27,6
Sudeste	232	24,0	24,0	51,5
Sul	216	22,3	22,3	73,9
Centro – oeste	169	17,5	17,5	91,3
Norte	84	8,7	8,7	100,0
Total	968	100,0	100,0	

Outro fator levado em consideração foi o tempo de experiência de cada PRF na atividade. Foi questionado aos pesquisados: “Há quanto tempo é policial rodoviário federal?”. Inicialmente, observa-se que dos 968 PRF pesquisados, cinco não responderam a questão. Dessa forma, o total de respondentes foi de 963, número con-

siderado para se averiguar o percentual válido para cada faixa de tempo de serviço na atividade de PRF.

Constatou-se uma prevalência de policiais mais experientes, com frequência de 430 PRF com mais de 10 anos, correspondendo a 44,7% dos respondentes. Essa maior prevalência foi acompanhada pelos PRF com menos de 10 anos e mais de 6 anos, representando 25,4%. O percentual acumulado foi superior a 70% de PRF com pelo menos 6 anos de atividade, representando um significativo número de pesquisados que experimentaram, em atividade, as alterações legislativas ocorridas desde o ano de 2008, quando entrou em vigor a primeira “lei seca”. O percentual de PRF com menos de três anos (22,1%) e entre 3 e 6 anos (7,8%) representaram o percentual acumulado de 29,9%.

Tabela 6. Há quanto tempo é policial rodoviário federal?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Menos de 3 anos	213	22,0	22,1	22,1
Entre 3 e 6 anos	75	7,7	7,8	29,9
Entre 6 e 10 anos	245	25,3	25,4	55,3
Mais de 10 anos	430	44,4	44,7	100,0
Total	963	99,5	100,0	
Não responderam	5	0,5		
Total	968	100,0		

No perfil dos pesquisados, preocupou-se em observar se eles possuíam experiência em fiscalização focada na infração de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. O intento da pergunta foi verificar se trata-se de pessoas com experiência nesse tipo de fiscalização. A confiabilidade para demonstrar como esses profissionais são influenciados pelas variáveis tempo e risco, além de outros fatores, está estritamente ligada à sua experiência nesse tipo de diligência.

Na tabela 7, tem-se que dos 968 pesquisados, 10 não responderam a pergunta e apenas 16 nunca fiscalizaram a infração de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool. Dessa feita, dentre os 958 PRF que responderam a questão, 942, o que equivale 97,3%, afirmaram positivamente já ter efetuado referida fiscalização.

Tabela 7. Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Sim	942	97,3	98,3	98,3
Não	16	1,7	1,7	100,0
Total	958	99,0	100,0	
Não responderam	10	1,0		
Total	968	100,0		

Quando analisado esse fator por região (tabela 8), verificou-se que de uma para outra não há grande divergência na incidência desse tipo de fiscalização. Em todas elas os AT da Polícia Rodoviária Federal fiscalizam efetivamente a infração em estudo, demonstrando compor uma amostragem que retrata a realidade em âmbito nacional.

Tabela 8. Em qual região do Brasil está lotado? * Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?

	Sim	Não	Total
Sul (n= 213)	99,1%	0,9%	100,0%
Sudeste (n=227)	98,7%	1,3%	100,0%
Centro - oeste (n=168)	96,4%	3,6%	100,0%
Nordeste (n=266)	99,2%	0,8%	100,0%
Norte (n=84)	96,4%	3,6%	100,0%
Total (n=942)	98,3%	1,7%	100,0%

p=0,100

Conforme se observa, os PRF, em sua grande maioria, já efetuaram esse tipo de fiscalização. Dessa feita, suas respostas estão ligadas à experiência prática, representando confiabilidade para demonstrar como tempo e risco nos procedimentos são capazes de influenciar o AT. Com o intento de garantir maior confiabilidade ao estudo, foram considerados para as perguntas envolvendo essas variáveis apenas os PRF que declararam já terem experiência na fiscalização de trânsito direcionada à infração de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.

2.3 Procedimentos para análise

Os dados foram analisados de forma conjunta e anônima, não identificando os participantes, ainda que a ferramenta a ser utilizada possibilitasse, já que se deu via correio eletrônico. Os dados quantitativos colhidos pela pesquisa foram tratados estatisticamente para arranjo, análise e compreensão, por meio do software sistema *Statistical Package for The Social Sciencies* (SPSS), versão 22.0.

Gil (2007) salienta que a despeito da forma com que as análises de dados apurados são realizadas, em boa parte das pesquisas sociais alguns aspectos devem ser observados, tais como: estabelecimento de categorias, codificação, tabulação, análise estatística de dados, avaliação de generalizações obtidas com os dados, inferência de relações causais e interpretação dos dados.

Segundo Gil (2007) a análise de dados tem como objetivo organizá-los e sumariá-los de forma tal que possibilitem a apresentação de respostas ao problema proposto como investigação. Nas palavras de Lakatos e Marconi (2001, p. 108), “a estatística não é um fim em si mesma, mas instrumento poderoso para a análise e interpretação de um grande número de dados, cuja visão global, pela complexidade, torna-se difícil”. Nesta dissertação, na análise dos dados utilizou-se de técnicas de estatísticas descritivas, tais como distribuição de frequência e média, nos moldes apresentados no APÊNDICE C.

Na análise dos resultados da última pergunta do questionário, utilizou-se a técnica do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) sugerida por Lefevre e Lefevre (2003). Conforme especificado pelos autores, trata-se de uma proposta quali quantitativa para pesquisas de opinião ou representação social. Esse método, com auxílio do software *QualiQuantiSoft*,

elencar e articular uma série de operações sobre a matéria-prima de depoimentos coletados em pesquisas empíricas de opinião por meio de questões abertas, operações que redundam, ao final do processo, em depoimentos coletivos veiculando uma determinada e distinta opinião ou posicionamento, sendo tais depoimentos redigidos na primeira pessoa do singular, com vistas a produzir, no receptor, o efeito de uma opinião coletiva, expressando-se, diretamente, como fato empírico, pela 'boca' de um único sujeito de discurso. (LEFEVRE e LEVEFRE, 2005)

Dessa feita, a técnica busca expressar o pensamento de uma coletividade em um ou vários discursos simples. Ela expressa um conjunto de falas, que representa

a síntese verbal dos depoimentos de cada entrevistado. A coletividade é, então, vista como a autora e a emissora do discurso, que é apresentada em primeira pessoa. O método preserva a fala dos depoentes; garante a vivacidade das ideias, sem reduzir as categorias. Valoriza pensamentos e preocupações, que não podem ser quantificados.

Nesse sentido, para a construção do discurso, utilizou-se as seguintes etapas:

- Seleção das expressões-chaves: trabalho analítico, por meio do qual foram extraídos das respostas de cada entrevistado trechos representativos que expressam a essência do depoimento;
- Identificação da ideia central, a fim de traduzir de maneira sintética e autêntica as expressões chaves do discurso;
- Constituição de categorias representativas de um grupo de ideias centrais semelhantes, nomeadas por uma expressão que as simbolize. Foram criadas 11 categorias para representar essas ideias;
- Reunião das ideias centrais equivalentes em um discurso grafado na primeira pessoa do singular.

No contexto do trabalho apresentado, o DSC faz referência às dificuldades encontradas pelos PRF em realizar os procedimentos relacionados à fiscalização de infrações de dirigir sob a influência de álcool e ainda apresenta as soluções que estes AT enxergam para que estas dificuldades sejam superadas.

2.4 Estrutura de incentivos para fiscalizar do agente de trânsito

As competências do AT devem ser exercidas em sua plenitude. Verificada uma infração ou um crime de trânsito ele deve agir de plano, cumprindo o estabelecido em lei, sob a pena de responder administrativa e criminalmente por sua omissão. Todavia, o exercício da atividade do AT é composto por uma gama de responsabilidades, possibilitando a ele escolhas no foco de sua fiscalização. Algumas infrações são perceptíveis visivelmente, como ultrapassagens em locais proibidos. Nesses casos, o AT deverá empregar todos os esforços para efetivar o disposto em lei.

Por outro lado, há infrações que podem passar despercebidas, exigindo maior atenção do AT e uma atuação mais direta na fiscalização. A infração de dirigir sob a influência de álcool necessita que o condutor seja interpelado. E, estando em uma condução normal, ficará a cargo do AT optar por fiscalizar. Tal discricionariedade lhe possibilita deixar de parar um veículo aleatoriamente ou, então, evitar a fiscalização em horários e dias mais prováveis de que uma ocorrência mais trabalhosa possa vir a ser constatada. Verifica-se, dessa forma, que, além da sociedade, representada pelo Estado como o interessado principal, e o infrator de trânsito racional, existe o AT.

Na estrutura a ser apresentada, o principal visa reduzir o número das infrações de dirigir sob a influência de álcool e, por conseguinte, a violência no trânsito. Para isso, utiliza-se da lei e do AT, que no caso é identificado simplesmente como agente. O principal, almejando seu objetivo primeiro, conta com um aumento na fiscalização (*fi*) focada na infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto maior *fi*, maior a *Prob* de efetivação de penalidades. E, conforme as pesquisas de Sloan et al. (1994a, 1994b), Kenkel (1993, 1996), Evans et al. (1991), Benson et al. (1999) e Chaloupka e Wechsler (1993), o aumento na probabilidade é o fator com maior resultado prático para a redução da infração em estudo, levando-se em consideração as variáveis do modelo de Becker (1968).

Mantendo a magnitude da punição (*Pun*) constante, assim como o benefício de infringir a lei (*G*), um aumento em *fi*, que eleva a *Prob*, fará com que o objetivo do principal seja perseguido, reduzindo a infração de trânsito. Mais fiscalizações, no projeto atual, aponta maior necessidade de investimentos estatais em pessoal e em equipamento, além de incentivos pessoais ao agente. Todavia, considerar-se-á que não haverá investimentos públicos em contratações e aquisições de equipamentos.

Em um empreendimento, os patrões buscam programas de incentivos para aumentar a produção de seus funcionários. Aos gestores de recursos humanos de uma organização cabe motivar e comprometer seus colaboradores com os objetivos da empresa. Os trabalhadores, em tese, sempre agirão para maximizar seu bem estar. As pessoas tendem a despender mais tempo e mais esforço em atividades que propiciem maiores recompensas, que podem ser financeiras ou não. Do mesmo modo, o principal deve pensar em políticas capazes de maximizar o desempenho de

seus agentes. Cabe lembrar que os esforços do AT geram custos a ele, sem gerar, em contrapartida, benefícios diretos pela maior produção.

Essa realidade é o reflexo da relação de trabalho inadequada adotada pela legislação brasileira aos funcionários públicos. Os servidores são selecionados por concurso público e, aprovados, torna-se praticamente impossível o desligamento por baixa produtividade. Nas palavras de Vieira et al. (2011, p.8), “o governo proporciona estabilidade aos medíocres, desestimulando os servidores cumpridores de seus deveres que não veem seu esforço reconhecido ou recompensado de forma justa”. Portanto, não havendo benefícios explícitos e mensuráveis, o agente vai preferir não fiscalizar, já que isso significa menos custos a ele.

Para alterar essa perspectiva, deve-se, a princípio, compreender que os agentes só estarão incentivados a fiscalizar mais intensamente a infração em estudo se sua utilidade (U_{AT}) for superior a de não fiscalizar:

$$U_{AT} (\text{em fiscalizar}) \geq U_{AT} (\text{não fiscalizar}) \quad (1)$$

O primeiro termo da equação representa a utilidade líquida do agente de fiscalizar e de se aplicar os trâmites legais de efetivação das medidas administrativas e penais, em sendo o caso; a segunda, a de se manter inerte na fiscalização da infração de dirigir sob a influência de álcool. Portanto, questiona-se como será possível interferir no resultado da U_{AT} , diante das circunstâncias envolvendo as peculiaridades e a realidade do trabalho de servidores concursados.

A U_{AT} está relacionada a alguns fatores favoráveis à sua atuação: motivação monetária (s), tal como progressão funcional por produção; motivação por benefícios e incentivos não monetários (m), tais como reconhecimento profissional e pessoal e compensações de horas. Por outro lado, existem fatores desfavoráveis: exposição a riscos (r); maior trabalho e maior tempo despendido com os procedimentos (t)³⁴. Dessa forma, a U_{AT} é a somatória das utilidades envolvendo os fatores favoráveis, subtraída da somatória dos fatores desfavoráveis:

³⁴ Entenda-se: s – motivação monetária, compreendido como salário em sentido *lato*; m – motivação, excluído s ; r – risco inerentes à fiscalização; t – tempo despendido para os procedimentos de fiscalização, atuação e/ou prisão de um condutor ébrio.

$$U_{AT} (\text{fiscalizar}) = (Us + Um + U \dots) - (Ur + Ut + U\dots) \quad (2)$$

Portanto, ao se pensar em uma política para redução da violência no trânsito baseada em medidas dissuasórias, precisa ser ponderado o quanto esses procedimentos influenciarão nas variáveis s , m , r e t . O resultado da U_{AT} precisa ser alterado de forma que o resultado da utilidade inicial de fiscalizar (U_{ATi}) seja inferior ao resultado da nova utilidade (U_{ATf}):

$$U_{ATi} < U_{ATf} \quad (3)$$

A diferença entre os resultados da U_{ATi} e da U_{ATf} , aqui representada como a variável I , indica o quanto uma política propicia nos resultados da função de U_{AT} e, conseqüentemente, na probabilidade de fiscalização e punição do infrator de trânsito racional:

$$I = \{U_{ATi}[(s_i + m_i + \dots) - (r_i + t_i + \dots)]\} - \{U_{ATf}[(s_f + m_f + \dots) - (r_f + t_f + \dots)]\} \quad (4)$$

Portanto, para que U_{AT} comporte (1) e haja mais fiscalização, deverá I ser maior do que zero:

$$I \geq 0 \quad (5)$$

O s pode ser influenciado através de incentivos por produção e avaliação individual, possibilitando progressão funcional àqueles que agirem mais efetivamente nas fiscalizações focadas pelo principal. Também existe a possibilidade de alterar s com bonificações para os agentes, assim como vem ocorrendo nas fiscalizações e apreensões de armas envolvendo a polícia militar e civil de alguns estados, como Espírito Santo, através do Decreto nº 2665-R, de 25 de

janeiro de 2011³⁵, e Distrito Federal, através da lei nº 5.112, de 04 de junho de 2013³⁶, atualmente suspensa por força judicial. Todavia, alterar *s* implica aumentar despesas, além de esbarrar em questões éticas e legais.

O *m* se encaixa em reconhecimento da importância do trabalho do agente e de seu sentimento de favorecer para um trânsito mais seguro. A divulgação das “leis secas” propiciou estudos e apontamentos de como a BA é fator preponderante nas causas de inúmeros acidentes automobilísticos. Ao AT, responsável pelo trânsito seguro, foi depositada uma grande responsabilidade, já que está incumbido de fiscalizar e efetivar a lei. Campanhas focadas em demonstrar a importância do agente, entre outras, podem alterar *m*. O sentimento de estar engajado diretamente em uma política faz com que seus diversos atores reconheçam seu papel e estejam mais dispostos a colaborar. O agente, quando persegue seus próprios interesses, não pode ser visto como um ser egoísta e imoral. A segurança de outras pessoas também contribui para a satisfação dos AT, havendo identificação deste objetivo com suas convicções pessoais.

Todo procedimento de fiscalização de trânsito gera um risco. No caso, a BA, por si só, potencializa *r*. O condutor sob a influência de álcool, em alguns casos, pode apresentar sinais de agressividade, ou apontar comportamentos arriscados: menor reflexo para obedecer uma ordem de parada; calcular de forma errônea a distância entre o seu veículo e o do agente; manter-se eufórico e com baixa percepção de risco da segurança no local da abordagem policial, expondo a si e a equipe de AT. Nessas circunstâncias, a maior exposição temporal do infrator com o agente aumenta *r*. Procedimentos mais céleres, bem como menos invasivos reduzem alguns riscos. Entende-se por invasivo, procedimentos que necessitam

³⁵ Diz o Art. 1º, §1º, do Decreto nº 2665-R: A concessão de incentivo à atuação policial será efetuada por meio de bônus pecuniário ao policial civil ou militar que, no exercício de suas funções, seja responsável pela apreensão de armas de fogo sem registro e/ou autorização legal de porte, acessórios e/ou munições em situação ilegal ou irregular com ou sem prisão em flagrante ou apreensão de adolescente em conflito com a lei em cuja posse estiver o objeto apreendido.

³⁶ A lei nº 5.112/13, conforme exposição de motivos, instituiu a gratificação por apreensão por arma de fogo no Distrito Federal. O artigo 2º da Lei estabelece a gratificação nos seguintes valores: I – revólver de calibre permitido: R\$400,00 (quatrocentos reais); II – pistola de calibre permitido: R\$600,00 (seiscentos reais); III – espingarda, carabina ou rifle de calibre permitido: R\$700,00 (setecentos reais); IV – espingarda calibre 12 e qualquer tipo de arma longa de calibre restrito ou mencionada anteriormente que, por alteração de suas características ou adaptação de acessórios, seja considerada de uso restrito: R\$800,00 (oitocentos reais); V - pistola ou revólver de calibre restrito: R\$ 900,00 (novecentos reais); VI – fuzil, metralhadora ou submetralhadora de calibre restrito: R\$1.200,00 (mil e duzentos reais); VII – qualquer arma de fogo não especificada anteriormente: R\$ 400,00 (quatrocentos reais).

contato físico entre infrator e AT. Uma prisão exige encaminhamento do infrator à delegacia e, em muitos casos, necessita do uso da força para conter o conduzido.

O t , assim como em r , também se relaciona com o desgaste do AT na hora de seu trabalho e em seu descanso. Cada procedimento em uma fiscalização de trânsito possui peculiaridades próprias, que exigem maior ou menor tempo para sua efetivação. A título de exemplo, para se lavrar uma multa se leva alguns minutos, enquanto para uma prisão pode se levar horas (ver tópico 2.5). A multa, em regra, tem seu procedimento encerrado quando lançada no sistema, o que ocorre no plantão do agente. A prisão pode lhe exigir que compareça, em horário de folga, para esclarecimentos judiciais. Cada procedimento previsto na lei exige do AT disposição para cumprir suas formalidades. Simplificá-los, assim como optar pelos mais céleres, contribui para a redução de t .

Nesse sentido, as leis criam incentivos e influenciam no comportamento dos AT e dos potenciais transgressores. Existem indivíduos ligados à concretude dessas leis e, por isso, os resultados podem diferir daqueles pretendidos pelo legislador. O aumento indiscriminado da pena efetiva, quando utilizados procedimentos burocráticos como a prisão, não condiz com um aumento necessário na pena esperada. Para verificar se esta conclusão se comporta de acordo com a realidade, o próximo tópico traz os resultados da pesquisa realizada com PRF. Esses AT são responsáveis por considerável número de autuações nas infrações de trânsito de dirigir sob a influência de álcool e poderão demonstrar como tempo e risco os influenciam. Além do mais, será averiguado a percepção desses profissionais quanto a influência das “leis secas” no aumento no número de autuações e a percepção deles do que poderia influenciá-los a fiscalizar mais.

2.5 Resultados e discussão

Na análise dos resultados, primeiro destacou-se a variável tempo. Perguntou-se aos pesquisados quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool” (Tabela 9). A expressiva maioria de 93,3% dos 942 PRF respondentes que já efetuaram esse tipo de fiscalização declararam

dispender uma hora ou menos para esse tipo de trabalho, sendo que 43,3% levam menos de 30 minutos. Desse total, apenas 55 responderam levar entre uma e duas horas (5,9%) e outros 8 (menos de 1%) mais do que duas horas para esse tipo de procedimento.

Tabela 9. Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Menos de 30 minutos	408	43,3	43,5	43,5
Entre 30 e 60 minutos	467	49,6	49,8	93,3
Entre 01 e 02 horas	55	5,8	5,9	99,1
Entre 02 e 03 horas	4	0,4	0,4	99,6
Entre 03 e 04 horas	1	0,1	0,1	99,7
Mais de 04 horas	3	0,3	0,3	100,0
Total	938	99,6	100,0	
Não responderam	4	0,4		
Total	942	100,0		

Na tabela 10, demonstra-se como está distribuída essa percepção de tempo para fiscalização e autuação de trânsito pelas diversas regiões do Brasil. Não há grandes desproporções, sendo que em todas elas o maior número de respondentes afirmaram gastar 60 minutos ou menos para efetivar esse tipo de trabalho.

Tabela 10. Em qual região do Brasil está lotado?* Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Sul (n=211)	Sudeste (n=223)	Centro - oes- te (n=161)	Nordeste (n=262)	Norte (n=81)	Total (n=938)
Menos de 30 minutos	41,2%	35,9%	43,5%	51,5%	44,4%	43,5%
Entre 30 e 60 minutos	52,6%	56,1%	46,6%	45,0%	46,9%	49,8%
Entre 01 e 02 horas	5,2%	6,7%	8,7%	3,1%	8,6%	5,9%

Entre 02 e 03 horas	0,9%	0,9%	0,0	0,0	0,0	0,4%
Entre 03 e 04 horas	0,0	0,0	0,6%	0,0	0,0	0,1%
Mais de 04 horas	0,0	0,4%	0,6%	0,4%	0,0	0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,085

Ainda analisando essa variável, foi questionado aos pesquisados “quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: 'dirigir sob a influência de álcool'?” E, conforme tabela 11 e 12, verificamos uma inversão quanto as tabelas 9 e 10. O tempo para fiscalizar e efetuar uma prisão é superior ao tempo para se fiscalizar e lavrar um auto de infração. Considerando o tempo despendido em uma prisão de um condutor ébrio, apenas 9,8% afirmaram gastar menos de uma hora para realizar todas diligências, sendo que 7,8% gastariam entre 30 e 60 minutos e, tão somente, 2% menos de trinta minutos.

Por outra banda, 21,9% afirmaram gastar quatro horas ou mais para referido procedimento, enquanto essa porcentagem era de 0,3% para a medida administrativa de autuação. As porcentagens foram, respectivamente, 2; 7,8; 21,5; 27,5; 19,3 e 21,9, para os períodos menores de 30 minutos, e os compreendidos entre 30 e 60 minutos, uma e duas horas, duas e três horas, três e quatro horas e mais de quatro horas.

Tabela 11. Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Menos de 30 minutos	19	2,0	2,0	2,0
Entre 30 e 60 minutos	73	7,7	7,8	9,8
Entre 01 e 02 horas	202	21,4	21,5	31,3
Entre 02 e 03 horas	258	27,4	27,5	58,8

Entre 03 e 04 horas	181	19,2	19,3	78,1
Mais de 04 horas	206	21,9	21,9	100,0
Total	939	99,7	100,0	
Não responderam	3	0,3		
Total	942	100,0		

P=0,000

Analisado em regiões, verifica-se que o Sul, com 5,2%, seguido do Norte, com 11%, são as regiões com o menor percentual de PRF que levam mais de 4 horas para realizar todos os procedimentos para fiscalização e prisão de um condutor ébrio. Em contraponto, o Sudeste é a região em que mais PRF declaram levar o maior tempo para esse tipo de trabalho. 38,3% responderam levar mais de 4 horas e 23,8% de 3 a 4 horas. Esse maior percentual foi seguido na Região Centro-Oeste, com 20,4% e 22,5%.

Tabela 12. Em qual região do Brasil está lotado?* Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Sul (n=210)	Sudeste (n=224)	Centro - oeste (n=162)	Nordeste (n=263)	Norte (n=80)	Total (n=939)
Menos de 30 minutos	1,4%	1,8%	0,6%	2,7%	5,0%	2,0%
Entre 30 e 60 minutos	5,7%	4,9%	8,6%	11,8%	6,3%	7,8%
Entre 01 e 02 horas	25,2%	11,2%	26,5%	21,3%	31,3%	21,5%
Entre 02 e 03 horas	38,1%	21,0%	24,7%	26,2%	27,5%	27,5%

Entre 03 e 04 horas	19,5%	20,1%	21,0%	17,5%	18,8%	19,3%
Mais de 04 horas	10,0%	41,1%	18,5%	20,5%	11,3%	21,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

P=0,000

Possivelmente há fatores que alteram a realidade para os AT em efetivar seus trabalhos em cada região do país. Não é possível, nesse momento, concluir o que ocasiona PRF em uma região a levar mais tempo do que em outras nesse tipo de procedimento. Todavia, a pesquisa demonstra essa divergência e sugere a necessidade de estudos focados para apurar essas desigualdades regionais e tornar o sistema mais eficiente.

Realizadas as perguntas envolvendo o tempo para cada tipo de fiscalização (infração de trânsito e crime de trânsito), questionou-se se os “procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais”. Foram oportunizadas quatro respostas: concordo totalmente; concordo parcialmente; não concordo, nem discordo; e discordo totalmente. Do total de 968 PRF, cinco não responderam e dos 963 respondentes, 568 concordaram totalmente com a afirmativa, o que equivale a 59% e apenas 3,2% discordaram totalmente. 329 (34,2%) concordaram parcialmente e 35 não concordaram, nem discordaram (3,6%).

Tabela 13. Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Concordo totalmente	568	58,7	59,0	59,0
Concordo parcialmente	329	34,0	34,2	93,1
Não concordo, nem discordo	35	3,6	3,6	96,8
Discordo totalmente	31	3,2	3,2	100,0
Total	963	99,5	100,0	

Não responderam	5	0,5
Total	968	100,0

Em face da análise apresentada, comprova-se que o tempo é maior quando envolve prisão do condutor de veículo automotor que tenha ingerido BA. Também ficou demonstrado que o tempo é um fator que incentiva a maioria dos PRF. Sendo assim, conclui estar devidamente demonstrado que a prisão, por exigir maior tempo, influencia negativamente o AT a fiscalizar. Tem-se, então, que o resultado da U_{AT} é inversamente proporcional ao tempo despendido para as diligências necessárias em cada fiscalização. Conforme tabela 14, em menor ou maior intensidade, em todas as regiões do Brasil, os PRF, em sua maioria, concordaram totalmente ou parcialmente que as exigências de menor tempo nos procedimentos incentivam a fiscalizar mais.

Tabela 14. Em qual região do Brasil está lotado?* Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Sul (n=216)	66,7%	27,8%	2,8%	2,8%	100,0%
Sudeste (n=230)	68,3%	27,4%	1,7%	2,6%	100,0%
Centro - oeste (n=167)	61,7%	32,3%	3,0%	3,0%	100,0%
Nordeste (n=267)	49,4%	43,1%	4,1%	3,4%	100,0%
Norte (n=83)	38,6%	44,6%	10,8%	6,0%	100,0%
Total (n=963)	59,0%	34,2%	3,6%	3,2%	100,0%

p=0,000

Na estrutura de incentivos do AT, outra variável capaz de influenciar o resultado da função de U_{AT} é o risco envolvendo cada tipo de diligência para a fiscalização em questão. Nesse sentido, questionou quanto consideram o risco de uma equipe com dois PRF fiscalizar e lavrar um AIT de dirigir sob a influência de álcool, considerando uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 significa ausência total de risco e 06 alto risco. Em um total de respostas válidas de 961, 38 consideraram não haver risco, marcando 1 na escala proposta (4%). Outros 252 responderam 2 (26,2%), acompanhados de 315 que responderam 3 (32,8%). Dessa forma, o percentual acumulado que consideram que o risco para fiscalizar e autuar o infrator de trânsito seja igual ou menor do que três foi de 63%. Restaram 206

respondentes que consideraram o nível de risco em 4 (21,4%), acompanhados de 94 e 56, respectivamente, o nível em 5 e 6 (9,8% e 5,8%).

Tabela 15. Considerando uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
1	38	3,9	4,0	4,0
2	252	26,0	26,2	30,2
3	315	32,5	32,8	63,0
4	206	21,3	21,4	84,4
5	94	9,7	9,8	94,2
6	56	5,8	5,8	100,0
Total	961	99,3	100,0	
Não responderam	7	0,7		
Total	968	100,0		

Sendo assim, conforme tabela 16, a nota média de 1 a 6 foi de 3,24. A mediana, ou seja, 50% dos respondentes deram nota abaixo de 3 e outros 50% acima. A nota mais frequente, considerada a moda, foi de 3. Considerando o 1º quartil, temos que 25% responderam que o risco é menor do que dois e 75% que é maior. Já pelo 3º quartil, temos que 25% consideraram o risco maior do que quatro e 75% menor³⁷.

Tabela 16. Considerando uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?

Válido	961
Ausente	7
Média	3,24
Mediana	3,00
Moda	3
Desvio Padrão	1,222
Variância	1,493
Mínimo	1
Máximo	6

³⁷ Moda é a observação que ocorre com maior frequência em uma amostra. O Desvio padrão é a raiz quadrada positiva da variância (média que permite avaliar o grau de dispersão dos valores da variável em relação à média). Quartis são os valores que dividem a distribuição em quatro partes iguais.

1º quartil	2,00
3º quartil	4,00

A escala de risco apresentada na tabela 15 ficou distribuída para cada região nos moldes da tabela 17.

Tabela 17. Em qual região do Brasil está lotado?* Considerando uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?

	Sul (n=215)	Sudeste (n=229)	Centro-oeste (n=167)	Nordeste (n=266)	Norte (n=84)	Total (n=961)
1	3,3%	4,8%	3,6%	4,9%	1,2%	4,0%
2	24,2%	28,8%	32,9%	22,6%	22,6%	26,2%
3	33,0%	40,6%	29,3%	28,9%	29,8%	32,8%
4	25,6%	15,3%	17,4%	24,4%	26,2%	21,4%
5	7,0%	8,3%	8,4%	13,5%	11,9%	9,8%
6	7,0%	2,2%	8,4%	5,6%	8,3%	5,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,006

A pesquisa busca compreender se o risco pode influenciar na disposição do AT em fiscalizar mais, quando se trata de medidas com menores riscos. Para isso, fez-se necessário compreender qual seria o nível da sensação de risco dos PRF para uma situação e outra: medida administrativa de fiscalização e autuação e de fiscalização e prisão do condutor ébrio. Dessa forma, a pesquisa prosseguiu com a oitava pergunta, conforme tabela 18, questionando qual o grau de risco de uma equipe com dois PRF fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool, considerando 01 como ausência total de risco e 06 com alto risco.

Extraiu-se dos resultados que, dos 964 respondentes, 13 (1,3%) entenderam não haver risco algum, quando marcaram o nível 1, enquanto outros 129 (13,4%) responderam tratar de procedimento de elevado risco (nível 6). Nas faixas

intermediárias, 73 (7,6%) entenderam se tratar de risco no nível 2, 234 (24,3%) no nível 3, 283 (29,4%) no nível 4 e 232 (24,1%) no nível 5.

Tabela 18. Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
1	13	1,3	1,3	1,3
2	73	7,5	7,6	8,9
3	234	24,2	24,3	33,2
4	283	29,2	29,4	62,6
5	232	24,0	24,1	86,6
6	129	13,3	13,4	100,0
Total	964	99,6	100,0	
Não responderam	4	0,4		
Total	968	100,0		

Dessa forma, a nota média de risco de uma equipe com dois PRF fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool, considerando a escala de 1 a 6, foi de 4,07. Isso representa que, em média, essa percepção de risco do PRF é superior ao de fiscalizar e lavrar um AIT de dirigir sob a influência de álcool, que foi de 3,24. Assim como a média se elevou, a mediana e a moda passaram de 3 para 4. O 1º quartil elevou-se de 2 para 3 e o 3º quartil de 4 para 5. Esses números apenas confirmam que existe uma maior sensação de risco por parte dos AT quando estão diante de uma fiscalização que gerará a necessidade de prender o condutor que ingeriu BA e assumiu a direção de um veículo automotor.

Tabela 19. Considerando em uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

Válido	964
Ausente	4
Média	4,07
Mediana	4,00
Moda	4
Desvio Padrão	1,200
Variância	1,439

Mínimo	1
Máximo	6
1º quartil	3
3º quartil	5

Para ilustrar como essa percepção de risco para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool se deu em cada região, elaborou-se a tabela 20. Como na variável tempo a divergência na percepção de risco pode ser matéria de pesquisa, em que possibilita viabilizar medidas capazes de tornar o trabalho do PRF menos exposto e, conseqüentemente, mais produtivo. Se em uma região a percepção de risco é maior, possivelmente há fatores externos que propiciam tal sensação. Buscar entendê-las faz parte de políticas para tornar o serviço público mais eficaz, já que referida sensação está interligada com a função de U_{AT} .

Tabela 20. Em qual região do Brasil está lotado?*. Considerando em uma escala de risco de 01 a 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

	Sul (n=232)	Sudeste (n=248)	Centro - oeste (n=145)	Nordeste (n=243)	Norte (n=90)	Total (n=958)
1	0,9%	2,2%	1,2%	1,5%	0,0	1,3%
2	5,1%	8,7%	9,0%	9,0%	3,6%	7,6%
3	23,6%	31,3%	22,2%	21,0%	21,4%	24,3%
4	32,9%	29,6%	29,3%	28,1%	23,8%	29,4%
5	25,9%	18,3%	25,1%	25,1%	29,8%	24,1%
6	11,6%	10,0%	13,2%	15,4%	21,4%	13,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,101						

Feita a comparação entre as escalas de risco de um procedimento e de outro, procurou-se observar o quanto esse maior risco influencia o AT a fiscalizar mais intensamente a infração em estudo. Afirmou-se aos pesquisados: “procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o PRF a fiscalizar mais”. Feito isso, oportunizou-se quatro opções: concordo totalmente; concordo parcialmente; não concordo, nem discordo; e discordo totalmente. Dentre os 952 que responderam à pergunta, 354 responderam que concordam totalmente, representando 37,2%. Somando com o percentual de 46,4 que concordaram parcialmente, teve-se o percentual acumulado de 83,6 dos respondentes que acreditam, em maior ou menor escala, que o risco influencia o resultado da função de U_{AT} . Em contrapartida, apenas 61 discordaram totalmente da afirmativa, correspondendo a 6,4%. Considerando esses 6,4% com o percentual de 10,0 de respondentes que não concordaram e nem discordaram, a margem de que não se pode afirmar se sentirem influenciados pelo risco na U_{AT} é de apenas 16,4%.

Conclui-se, então, estar devidamente demonstrado que o risco é uma variável possível de influenciar o AT. Quando os procedimentos expõem o AT a menores riscos, ele estará incentivado a fiscalizar mais. Dessa forma, comprovado que a efetivação de uma prisão eleva a percepção de risco médio de 3,24 à 4,07, em uma escala de 1 a 6, tem-se que essa penalidade reduz o valor do resultado da $U_{AT(fiscalizar)}$ e, conseqüentemente, a probabilidade de fiscalização. Assim, restou confirmado que tempo e risco, conforme estrutura de incentivos do AT, são variáveis que influenciam no resultado da U_{AT} .

Tabela 21. Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Concordo totalmente	354	36,6	37,2	37,2
Concordo parcialmente	442	45,7	46,4	83,6
Não concordo, nem discordo	95	9,8	10,0	93,6
Discordo totalmente	61	6,3	6,4	100,0
Total	952	98,3	100,0	
Não responderam	16	1,7		
Total	968	100,0		

Isolado em regiões, os resultados para a assertiva realizada não tiveram divergências consideráveis. Em todas elas houve um número importante de pesquisados que concordaram totalmente que procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o PRF a fiscalizar mais. E em todas as regiões o percentual acumulado ultrapassou 78% de PRF que concordaram totalmente ou, ao menos, concordaram parcialmente com a assertiva, conforme se depreende da tabela 22.

Tabela 22. Em qual região do Brasil está lotado?* Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Sul (n=212)	36,8%	44,3%	12,3%	6,6%	100,0%
Sudeste (n=228)	39,0%	44,7%	9,6%	6,6%	100,0%
Centro-oeste (n=163)	38,0%	49,7%	6,7%	5,5%	100,0%
Nordeste (n=267)	38,2%	46,8%	10,1%	4,9%	100,0%
Norte (n=82)	28,0%	48,8%	11,0%	12,2%	100,0%
Total (n=952)	37,2%	46,4%	10,0%	6,4%	100,0%

p=0,494

Com isso, conclui-se que a adoção da penalidade prisional pode influenciar na decisão do AT e, por conseguinte, reduzir a probabilidade de fiscalização e de efetivação das medidas previstas no CTB. Sob a perspectiva da dissuasão negativa perseguida pela AED (EHRlich, 1973), a prisão nesse caso não é eficaz, já que o custo esperado pelo condutor racional de dirigir alcoolizado não aumenta. Compreende-se que a prisão possui alta exigência burocrática para sua efetivação, ao contrário da multa. Dessa forma, políticas para simplificar os trâmites aumentam *Prob*, assim como a supressão de medidas que exigem grande disponibilidade de tempo e grande exposição a riscos. Assim, segue a seguinte curva:

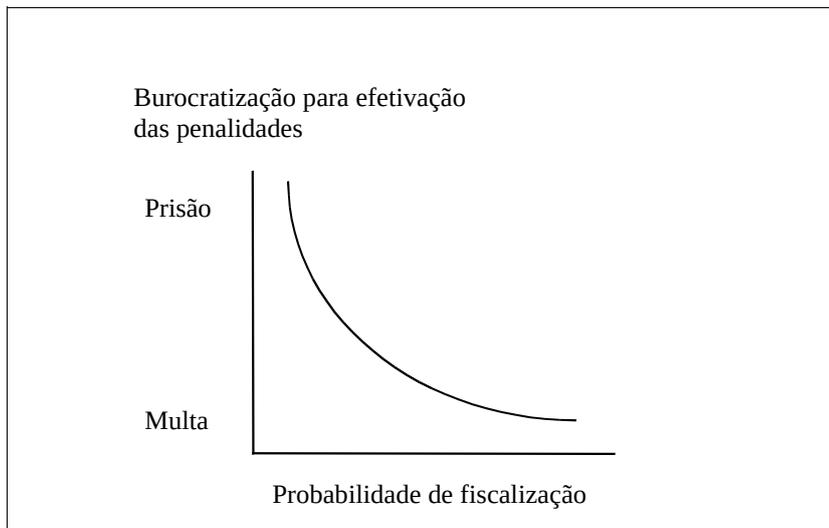


Figura 4. Relação entre burocracia e fiscalização.

A tabela 23 demonstra a percepção subjetiva dos respondentes quanto à possibilidade de aumentar o número de fiscalizações e autuações no caso de descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool. Pouco mais da metade dos respondentes (51,1%) discordaram totalmente dessa possibilidade. Já 13,6% concordaram totalmente e 26,3% concordaram parcialmente, representando um percentual acumulado de 39,8%. Outros 9,1% não concordaram, nem discordaram sobre a possibilidade de aumentar a fiscalização com a descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool. Apesar de a questão não representar uma conclusão capaz de influir concretamente na hipótese, demonstra que parte considerável dos respondentes, mesmo após afirmarem que menor tempo e menor risco são capazes de influenciar o AT a fiscalizar mais, assim como as variáveis se apresentarem mais elevadas quando trataram de diligências para efetuar uma prisão, não acreditam que a supressão da prisão seria capaz de aumentar o número da fiscalização.

Nesse ponto, pode-se concluir que houve uma divergência nos resultados, quebrando a sequência lógica que se esperava. Pensa-se que tal fato se deu por outros fatores, a exemplo: as respostas podem representar o senso comum de repúdio ao ato infracional em questão. Os respondentes, no que pese admitir a influência negativa das variáveis quando se trata da medida prisional, demonstram

maior tendência subjetiva em manter as medidas repressivas criminais e, conforme se verá mais adiante (tabela 36 e 37), acreditam em soluções capazes de reduzir as suas burocracias.

Tabela 23. A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Concordo totalmente	130	13,4	13,6	13,6
Concordo parcialmente	252	26,0	26,3	39,8
Não concordo, nem discordo	87	9,0	9,1	48,9
Discordo totalmente	490	50,6	51,1	100,0
Total	959	99,1	100,0	
Não responderam	9	0,9		
Total	968	100,0		

Dentre as diversas regiões do Brasil, não houve discrepância nessa forma de analisar se a descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações, conforme tabela 24.

Tabela 24. Em qual região do Brasil está lotado?* A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Sul (n=216)	14,8%	23,1%	14,8%	47,2%	100,0%
Sudeste (n=229)	13,1%	34,1%	6,1%	46,7%	100,0%
Centro-oeste (n=166)	13,3%	27,7%	8,4%	50,6%	100,0%
Nordeste (n=264)	10,6%	23,9%	8,7%	56,8%	100,0%
Norte (n=84)	21,4%	17,9%	4,8%	56,0%	100,0%

Total (n=959)	13,6%	26,3%	9,1%	51,1%	100,0%
----------------------	-------	-------	------	-------	--------

p=0,002

Quando questionado se as alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool, 364, do total de 957, responderam concordar totalmente com a assertiva e 404 concordaram parcialmente, representando 38% e 42,2%, respectivamente. Restaram 19,7% que não concordaram e nem discordaram ou discordaram totalmente, sendo que estes representaram 10,4% dos respondentes.

Tabela 25. As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:

	Frequência	Percentual	Percentual válido	Percentual acumulado
Concordo totalmente	364	37,6	38,0	38,0
Concordo parcialmente	404	41,7	42,2	80,3
Não concordo, nem discordo	89	9,2	9,3	89,6
Discordo totalmente	100	10,3	10,4	100,0
Total	957	98,9	100,0	
Não responderam	11	1,1		
Total	968	100,0		

Não houve diferenças significativas quando analisado por região do Brasil, conforme tabela 26:

Tabela 26. Em qual região do Brasil está lotado?* As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Sul (n=215)	33,0%	42,3%	11,2%	13,5%	100,0%
Sudeste (n=227)	31,3%	39,6%	14,5%	14,5%	100,0%
Centro-oeste (n=166)	41,0%	42,2%	4,8%	12,0%	100,0%
Nordeste (n=265)	46,4%	41,9%	5,7%	6,0%	100,0%

Norte (n=84)	36,9%	50,0%	10,7%	2,4%	100,0%
Total (n=957)	38,0%	42,2%	9,3%	10,4%	100,0%

p=0,000

No que pese terem sido cruzados os dados para visualizar se a experiência como AT representaria divergências significativas, que pudesse apontar uma tendência, isso não foi possível. Em todas as respostas aos questionários, houve um equilíbrio entre os diversos níveis de experiência como PRF, como pode se observar das tabelas 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 e 35.

Tabela 27. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?

	Sim	Não	Total
Menos de 3 anos (n=211)	98,1%	1,9%	100,0%
Entre 3 e 6 anos (n=75)	100,0%	0,0	100,0%
Entre 6 e 10 anos (n=244)	98,4%	1,6%	100,0%
Mais de 10 anos (n=425)	98,1%	1,9%	100,0%
Total (n=955)	98,3%	1,7%	100,0%

p=0,693

Tabela 28. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Menos de 3 anos (n=212)	Entre 3 e 6 anos (n=75)	Entre 6 e 10 anos (n=241)	Mais de 10 anos (n=427)	Total (n=955)
Menos de 30 minutos	45,3%	37,3%	38,2%	45,9%	43,1%
Entre 30 e 60 minutos	49,1%	53,3%	53,5%	48,2%	50,2%
Entre 01 e 02 horas	5,2%	8,0%	7,5%	4,9%	5,9%
Entre 02 e 03 horas	0,5%	1,3%	0,4%	0,2%	0,4%

Entre 03 e 04 horas				0,2%	0,1%
Mais de 04 horas			0,4%	0,5%	0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,762

Tabela 29. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

	Menos de 3 anos (n=211)	Entre 3 e 6 anos (n=75)	Entre 6 e 10 anos (n=242)	Mais de 10 anos (n=428)	Total (n=956)
Menos de 30 minutos	2,8%	5,3%	0,8%	1,6%	2,0%
Entre 30 e 60 minutos	9,5%	10,7%	5,4%	7,9%	7,8%
Entre 01 e 02 horas	30,8%	22,7%	15,7%	19,4%	21,2%
Entre 02 e 03 horas	31,3%	22,7%	23,1%	29,4%	27,7%
Entre 03 e 04 horas	15,2%	24,0%	20,7%	20,3%	19,6%
Mais de 04 horas	10,4%	14,7%	34,3%	21,3%	21,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,000

Tabela 30. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Menos de 3 anos (n=211)	53,1%	37,4%	6,2%	3,3%	100,0%
Entre 3 e 6 anos (n=75)	62,7%	32,0%	2,7%	2,7%	100,0%
Entre 6 e 10 anos (n=245)	67,3%	28,2%	0,8%	3,7%	100,0%
Mais de 10 anos	56,6%	36,4%	4,2%	2,8%	100,0%

(n=429)

Total (n=960) 59,1% 34,2% 3,6% 3,1% 100,0%

p=0,028

Tabela 31. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?

	Menos de 3 anos (n=211)	Entre 3 e 6 anos (n=75)	Entre 6 e 10 anos (n=245)	Mais de 10 anos (n=427)	Total (n=958)
1	3,3%	5,3%	5,3%	3,3%	4,0%
2	22,7%	30,7%	27,8%	26,5%	26,3%
3	33,2%	28,0%	32,2%	33,5%	32,7%
4	26,5%	16,0%	20,4%	20,4%	21,4%
5	8,5%	13,3%	11,8%	8,7%	9,8%
6	5,7%	6,7%	2,4%	7,7%	5,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,217

Tabela 32. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

	Menos de 3 anos (n=212)	Entre 3 e 6 anos (n=75)	Entre 6 e 10 anos (n=245)	Mais de 10 anos (n=429)	Total (n=961)
1	0,9%	1,3%	2,0%	1,2%	1,4%
2	5,7%	9,3%	7,3%	8,2%	7,5%
3	21,2%	24,0%	24,1%	25,9%	24,2%

4	35,4%	21,3%	28,6%	28,4%	29,4%
5	25,0%	30,7%	27,8%	20,3%	24,0%
6	11,8%	13,3%	10,2%	16,1%	13,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

p=0,241

Tabela 33. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Menos de 3 anos (n=210)	38,1%	41,9%	12,4%	7,6%	100,0%
Entre 3 e 6 anos (n=75)	28,0%	54,7%	10,7%	6,7%	100,0%
Entre 6 e 10 anos (n=241)	41,9%	43,2%	7,5%	7,5%	100,0%
Mais de 10 anos (n=423)	35,9%	49,2%	9,9%	5,0%	100,0%
Total (n=949)	37,3%	46,5%	9,9%	6,3%	100,0%

p=0,230

Tabela 34. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Menos de 3 anos (n=211)	14,2%	25,6%	9,0%	51,2%	100,0%
Entre 3 e 6 anos (n=75)	17,3%	16,0%	8,0%	58,7%	100,0%
Entre 6 e 10 anos (n=243)	13,2%	25,9%	9,9%	51,0%	100,0%

Mais de 10 anos (n=427)	12,9%	28,6%	8,7%	49,9%	100,0%
Total (n=956)	13,6%	26,3%	9,0%	51,2%	100,0%

p=0,714

Tabela 35. Há quanto tempo é policial rodoviário federal? * As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 ("leis secas") incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:

	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Não concordo, nem discordo	Discordo totalmente	Total
Menos de 3 anos (n=211)	37,4%	42,7%	11,8%	8,1%	100,0%
Entre 3 e 6 anos (n=75)	41,3%	40,0%	10,7%	8,0%	100,0%
Entre 6 e 10 anos (n=244)	33,2%	47,1%	8,6%	11,1%	100,0%
Mais de 10 anos (n=424)	40,3%	39,6%	8,3%	11,8%	100,0%
Total (n=954)	37,9%	42,2%	9,3%	10,5%	100,0%

p=0,425

Questionados sobre a opinião de cada um sobre as possíveis causas do aumento vertiginoso no número de 2.075 autuações pela Polícia Rodoviária Federal de 2005, para 33.034 no ano de 2012, houve uma prevalência de respostas apontando para a maior disponibilidade de equipamentos para a fiscalização (68,5%), conforme tabela 36. Essa possibilidade já havia sido ponderada, conforme foi explicado no gráfico 3.

Tabela 36. Nos últimos anos houve um aumento no número de autuações pela polícia rodoviária federal para a infração de dirigir sob a influência de álcool. Em 2005 foram 2.075 autuações e em 2012 o número de autuações subiu para 33.034 (SIGER/PRF). Em sua opinião, esse aumento se deu por (pode marcar uma ou mais assertivas):

	Frequência (n=956)	Percentual de respostas	Percentual de entrevistados
Maior disponibilidade de equipamentos para a fiscalização	673	30,4%	70,1%
Alteração legislativa (maior severidade)	624	28,2%	65,0%
Conscientização dos policiais rodoviários federais	434	19,6%	45,2%

Aumento no número de policiais rodoviários federais	180	8,1%	18,8%
Outras	154	7,0%	16,0%
Maior número de infratores de trânsito	150	6,8%	15,6%
Total	2215	100,0%	230,7%

Assim como ocorreu na tabela 23, houve uma ruptura na lógica esperada. 65% acreditam que um dos fatores do aumento nas autuações decorreu da alteração legislativa (maior severidade). Por outro lado, esse resultado pode representar não maior disposição para fiscalizar do AT, conforme inicialmente se pensou. Tal fato pode decorrer do aumento no número de infratores devido a ampliação do rol de infrações. Anterior a primeira alteração legislativa do CTB, dirigir sob a influência de álcool abaixo de 6 dg/l de sangue não era infração de trânsito, o que passou a ser com o advento da Lei 11.275/06. Sendo assim, quem anteriormente transitava com níveis baixos de álcool no sangue não era um infrator e, após o ano de 2006, passou a ser.

Os demais fatores, apesar de menos expressivos, apontam para a importância de trabalhos direcionados à maior conscientização do AT (45,2%). Também o aumento no número de PRF, apesar de apenas 18,8% dos entrevistados apontá-lo como fator para o aumento de fiscalização, deve ser considerado em estudos para mensurar quanto o número de AT é capaz de aumentar as fiscalizações e autuações. Por fim, o apontamento de crescente número de infratores (15,6%) justifica políticas integradas, apontadas nesse trabalho, para redução e desincentivo do consumo de BA, assim como de consumo de veículos automotores.

2.6 Resultados das respostas não direcionadas

Finalmente, foi questionado a opinião dos pesquisados sobre o que eles consideravam que poderia influenciar positivamente os PRF a atuar mais efetivamente na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool. A pergunta não havia respostas direcionadas, ficando a cargo de cada

respondente redigir e ponderar sua opinião. A tabela 37 foi tão somente elaborada, nos moldes do método do DSC, para representar quantitativamente as respostas que se deram qualitativamente.

Tabela 37. Em sua opinião, o que poderia influenciar positivamente para o policial rodoviário federal atuar mais efetivamente na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

A	Aumentar o efetivo	191	18,05%
B	Diminuir burocracia e tempo gasto nos procedimentos, especialmente junto à Polícia Civil	341	32,23%
C	Melhorar aparelhos e estrutura	114	10,78%
D	Valorização, incentivo, cursos, conscientização e compromisso dos PRF	88	8,32%
E	Maior conscientização da população	11	1,04%
F	Comandos específicos	47	4,44%
G	Cumprir rigorosamente a legislação	49	4,63%
H	Ciclo completo na PRF	57	5,39%
I	Aumentar disponibilidade de delegacias e delegados	16	1,51%
J	Alteração na legislação e alteração constitucional	115	10,87 %
K	Integração entre os órgãos	29	2,74 %
TOTAL DE RESPOSTAS DA PERGUNTA – 1.058			

CATEGORIA A – AUMENTAR O EFETIVO

Sabemos que alguns postos trabalham com efetivo bastante reduzido, às vezes com menos de 3 policiais, há casos de apenas um policial trabalhando no Posto da PRF, inviabilizando o trabalho de fiscalização e muitas vezes passam o plantão todo em função de atendimento de acidentes.

O que pode reter o policial a efetuar a fiscalização de acordo com a lei seca e a nova lei seca, dá-se pelo fato de simplesmente o quantitativo ser mínimo e, no ato de proceder a fiscalização e efetuar a prisão do infrator, conforme preconiza a norma, ter que dispor de muito tempo para apresentação à

autoridade judiciária local que muitas das vezes é ineficiente e inoperante, trazendo sérios prejuízos ao serviço. Conforme esclarecido anteriormente, pelo número reduzido de policiais e estes ainda ficarem de 3 ou 4 horas à disposição da polícia civil, o trecho fica totalmente descoberto impedindo-os de efetuar outras fiscalizações.

Poderia ter uma equipe que possibilitasse a organização de operações em determinados dias, para a fiscalização não ser uma ação isolada de um ou dois policiais. Efetivo para isto, pois com duas pessoas havendo a necessidade de prisão é necessário fechar o posto impossibilitando o atendimento de outras ocorrências. Em 2 ou 3 policiais é impossível fazer uma fiscalização coerente e segura e em caso de flagrante a única ronda fica comprometida. Prender um embriagado significa abandonar a rodovia e ficar horas nas DPs prestando depoimento. Uma autuação e prisão por embriaguez afasta a equipe do trecho por um longo período, comprometendo muito o serviço e a segurança do restante da equipe (quando há) e dos usuários da via. Em uma equipe de apenas 02 PRFs, neste caso a rodovia fica totalmente abandonada.

É necessário o aumento do efetivo operacional da PRF, para que quando haja a condução de um flagrante, o posto PRF e o trecho rodoviário não tenham que ser "abandonados" sem efetivo policial, já que toda a equipe, atualmente 2 policiais, tem que ir à delegacia de polícia judiciária.

Quando você fiscaliza e flagra um usuário em crime de trânsito os procedimentos de BOP [Boletim de Ocorrência Policial] e lavratura do flagrante são demorados e por isso devido a equipe de poucos policiais pode-se dizer que acaba a fiscalização. Sem falar que os postos da PRF não têm uma cela para que o preso fique aguardando a confecção do BOP o que acarreta em pelo menos um policial ficar "vigilando" o infrator. Para tanto, é necessário aumentar o efetivo de PRFs possibilitando que os PRFs responsáveis pelo flagrante tenham disponibilidade para aguardar horas na delegacia pela boa vontade do escrivão/agente/delegado.

É necessária maior disponibilidade de policiais para se efetuar a fiscalização e procedimentos pertinentes, que na grande maioria das vezes, colocam a única equipe disponível (com dois policiais) em uma ocorrência que levará cerca de 4 horas para ser finalizada, deixando assim todas as outras áreas de atuação da PRF sem os devidos cuidados. Desta forma, acredito que o maior empecilho seja a grande probabilidade de que haja prisão em uma fiscalização de alcoolemia, fato que pode comprometer severamente a segurança do trecho, pois a equipe se ausentaria por mais de 4 horas.

É preciso de um maior número de PRFs para atuar nas fiscalizações diversas, inclusive nas infrações relacionadas a direção sob a influência de álcool, com equipes maiores, pois no atendimento a este tipo de ocorrência demanda tempo, e

enquanto isso o trânsito não para. Precisamos de aumento real do efetivo e realização de concurso para áreas típicas administrativas, para estes PRFs desempenharem a atividade mais importante: operacional. Através dos últimos concursos não conseguimos completar os quadros de profissionais.

O trabalho do Policial Rodoviário Federal é bastante dinâmico, principalmente em trechos urbanos, logo, faz-se necessário que o sistema trabalhe a seu favor para que seja possível produzir mais e melhor e para o PRF não fique com carga excessiva de serviço. Entendo que deveria ser aumentado em mais de 50% o efetivo da PRF para dar apoio, mais viaturas nas estradas e com mais frequência; ainda não resolveria tudo, mas dava um impacto maior.

E, para ter uma maior segurança, ter no mínimo duas equipes com dois PRFs cada, durante o comando. Dispor de um efetivo policial condizente com a realidade do trânsito e da criminalidade atual. Um efetivo que permita um nível de segurança adequado à equipe de serviço. Por mais que o policial esteja fiscalizando esse tipo de infração, nunca se sabe quem se está abordando, podendo ser um traficante ou um assaltante. E muitas vezes, as pessoas quando embriagadas, tendem a ficar mais agressivas e muitas vezes não estão sozinhas no veículo. Isso pode levá-la a ser agressivo com o policial, vendo que este se encontra em número reduzido. O aumento do efetivo traz uma sensação de segurança para os agentes fiscalizadores.

Dessa forma, o DPRF [Departamento de Polícia Rodoviária Federal] deveria, aumentar o número de policiais na atividade fim, simplesmente cumprindo a lei e evitando as inúmeras atribuições dos PRFs. O que acaba dividindo o indivisível (ex: NOES [Núcleo de Operações Especiais], GPT [Grupo de Policiamento Tático], GFT [Grupo de Fiscalização de Transporte], DCC [Divisão de Combate ao Crime], choque...etc..). O efetivo deveria ser suficiente o bastante para termos equipes completas nas rondas e postos. Poderia influenciar positivamente a PRF ter um efetivo melhor distribuído, é patético ter 02 servidores para cuidar de trechos de mais de 200 km, com estas distâncias é impossível ter eficiência trabalhando sempre com efetivo reduzido. As regiões centro oeste e norte sempre são esquecidas na distribuição de efetivo.

O que ocasionou o auto do número de infrações por embriaguez foi a exigência (cobrança) desse tipo de fiscalização por parte do departamento, mesmo sem propiciar condições para isso. Em especial, cita-se a problemática do efetivo muito reduzido.

Considero que o PRF já atua efetivamente para a fiscalização com foco em alcoolemia, tanto quanto nas demais. Todavia, os resultados só não são melhores em razão do efetivo pequeno, haja vista que geralmente se trabalha em dois PRFs nas

Unidades operacionais, o que restringe seu raio de ação, conseguindo agir somente sobre os "desavisados" que transitam em frente às Unidades Operacionais.

Além disso, um maior efetivo possibilitaria realizar mais comandos direcionados, em horários críticos e dos quais muitas vezes sabemos ocorrer a infração.

Portanto, o maior problema hoje vivido pela PRF é seguramente o baixo efetivo, se comparada ao número de veículos e motoristas circulando nas rodovias federais. Seguramente, se o poder executivo investisse em aumentar o efetivo, os gastos com tratamento de vítimas de acidentes seria muito menor e com certeza diminuiria ainda mais o consumo de álcool ao volante. Pelo efetivo que a polícia rodoviária federal tem hoje, os PRFs já fazem verdadeiro milagre. Um aumento no efetivo poderia sim, diminuir drasticamente os ilícitos e infrações como dirigir sob a influência de álcool.

Deve-se melhorar também o efetivo da polícia judiciária, pois perde-se muito tempo para deixar o infrator na delegacia deixando o trecho sem policiais.

CATEGORIA B –DIMINUIR BUROCRACIA E TEMPO GASTO NOS PROCEDIMENTOS, ESPECIALMENTE JUNTO À POLÍCIA CIVIL

O pior gargalo do processo de fiscalização desse tipo de conduta é a apresentação do preso à Polícia Civil. O tempo que se aguarda para fazer o flagrante na delegacia é muito alto, já levei um condutor embriago e permaneci na delegacia 13 horas aguardando o flagrante.

Hoje nós fugimos da fiscalização com etilômetro, porque cada flagrante significa ter que ficar horas a fio sentado em um banco de uma Delegacia de Polícia. O procedimento usual, na atualidade, é induzir o motorista a recusar o teste, para não termos que prendê-lo em flagrante.

Deveria diminuir a burocracia no preenchimento de documentos internos, fazer uma simplificação nos procedimentos de autuação e preenchimento de documentos e ter maior apoio da polícia judiciária a fim de dar mais celeridade à recepção do flagrante. Poderiam fazer um formulário que contenha todos os formulários; como exemplo, a simplificação do preenchimento do AI [Auto de Infração de Trânsito], DNRC [Documento Notificação e Recolhimento de CNH ou PPD], DRV [Documento de Retenção de Veículo], num documento só; é muita papelada e informações repetidas. Outra coisa desnecessária é fazer um RRD [Recibo de Recolhimento de Documentação]. Deveria haver um campo específico no AI para selecionar se o documento foi ou não recolhido. É retrabalho fazer um outro documento com todos os dados do AI só para dizer que recolheu o documento. O próprio AI prevendo tal campo para recolhimento já seria suficiente

para guardarmos uma cópia para controle e devolução, a depender do caso.

Acredito que se houvesse uma maior disponibilidade das Polícias Civis em receber a ocorrência e do Delegado em querer aceitar os procedimentos realizados pela PRF já teríamos um estímulo a mais. Os delegados ignoram a importância da fiscalização e normalmente deixam esse tipo de flagrante por último. O PRF fica por horas aguardando a boa vontade das autoridades de plantão quanto às providências cabíveis, que muitas vezes são realizadas por nós para dar celeridade à ocorrência. Atitudes como encaminhar infratores para realização de exames clínicos no IML [Instituto Médico Legal] central, que deveriam ser realizadas pela Polícia civil, sempre ficam a cargo do PRF, sendo colocadas como condição para elaboração ou não do BO [Boletim de Ocorrência]. Quase sempre em IML de difícil acesso e, quando chegamos, raramente o Perito se encontra ou emite um laudo que favoreça o serviço em alguma coisa. Faz-se necessário desburocratizar os procedimentos nas Polícias Civis, através da extinção dos "delegados-juizes", tendo em vista que estas não aceitam como prova da embriaguez os testes realizados através do etilômetro e exigem procedimentos outros que não são de competência dos policiais rodoviários federais e sim dos policiais civis, mantendo os primeiros ocupados por horas desnecessariamente. Há delegados que além do teste de bafômetro exigem que apresentemos laudo médico conclusivo pela embriaguez. A lei diz que o bafômetro é prova suficiente, mas as interpretações são feitas a bel prazer, cada um com a sua, o que dificulta por demais o trabalho policial. Esses procedimentos demandam muito tempo do policial, e na maioria das vezes, o infrator livra-se solto pagando fiança.

Eles [polícia civil] são o grande agente desmotivador; seria como ter dois flagrantes de homicídio e eu aparecer com um embriagado para dar mais trabalho. Criam todo tipo de dificuldade e demora possível com o único intuito de desmotivar o policial para que ele não prenda mais condutores alcoolizados. Demora de horas, perícia leniente. Se a PC [Polícia Civil] fizesse o trabalho dela direito e levasse menos de duas horas até liberar o policial que apresenta a ocorrência (duas horas já é um absurdo), policiais não evitariam atuar na fiscalização de alcoolemia. Como exemplo, no Rio de Janeiro, fazem todo o possível para dificultar o registro para manter os índices de criminalidade artificialmente baixos. Já tivemos vários problemas com eles até o absurdo de ter colegas presos por eles ao se recusarem a levar o autuado para fazer exame de corpo delito, obrigação essa da polícia civil. Este é o real motivo pelo qual pouco se fiscaliza alcoolemia no Rio de Janeiro, tendo em vista que você leva o preso na delegacia e é você que quase sai preso de lá. Isso precisa acabar imediatamente. A PRF precisa se impor e brigar por isso,

porque, apenas estamos exigindo que a lei seja cumprida e bafômetro feito, tem que ser aceito pelo delegado, que deve fazer seu trabalho e cumprir a lei.

Vários flagrantes demandam longos deslocamentos e grandes tempos para entrega da ocorrência, o que desanima ou impossibilita esse tipo de fiscalização. Este tempo, que normalmente é absurdo (média de 3, 4 horas), frustra muitos policiais que têm que largar serviços importantes para a sociedade para ficarem por horas dentro de uma delegacia de polícia civil. As equipes de plantão de posto com 3 policiais, por exemplo, não devem realizar essa fiscalização, pois deixarão o trecho desguarnecido por horas no caso de uma prisão por embriaguez. Muitas vezes deixo de fiscalizar devido a essa demora da polícia judiciária, prefiro forçar uma negativa do que levar preso.

Seria interessante se tivesse uma legislação específica que garantisse a permanência em tempo muito mais reduzido do PRF na delegacia da polícia civil. As várias instâncias recursais, assim como no processo penal, protraem no tempo a aplicação da sanção ao infrator, gerando um sentimento de impunidade não só por parte do agente como também na sociedade como um todo.

Outro problema é a grande demora em ser atendido e as constantes idas ao judiciário, as vezes adiam a audiência e não comunicam ao policial e este vai na sua folga e nem sempre tem esse tempo compensado. O procedimento na delegacia com a coleta do depoimento poderia desobrigar a convocação futura em comparecer a uma audiência no fórum. As várias instâncias recursais, assim como no processo penal, protraem no tempo a aplicação da sanção ao infrator, gerando um sentimento de impunidade não só por parte do agente como também na sociedade como um todo. Uma possibilidade seria que o autor ficasse sob custódia da polícia civil e fôssemos chamados a retornar a delegacia, somente na hora de lavrar o flagrante ou que a PJC viesse buscar o preso no PPRF. A adoção de processo sumaríssimo poderia se dar através de convênios/acordos e previsão de penalidades para o descumprimento ou mesmo a apresentação direta da denúncia pela PRF ao Ministério Público.

Diminuiria muito o tempo de fiscalização a retirada do segundo teste, pois se deve esperar 15 minutos para fazê-lo. E ao efetuar a prisão não ser necessário aguardar na civil, tendo em vista que todos os dados estão no boletim confeccionado pelo PRF. Considero um retrabalho dizer tudo que já disse no BOP.

CATEGORIA C – MELHORAR APARELHOS E ESTRUTURA

Necessitamos de mais etilômetros e de equipamentos mais eficientes e mais modernos, melhores condições operacionais, viaturas melhores e mais recursos para fiscalização.

A título de exemplo vou citar Guairá-PR, onde tudo é precaríssimo. A delegacia conta com 04 postos. Geralmente só há um aparelho (etilômetro); muitas vezes nem há bateria, e noutras as que existem não tem carga para operar este aparelho; por outras vezes não existe a impressora, ou quando esta existe, não há papel para se imprimir o teste de etilômetro. Nos postos PRFs normalmente existem 02 aparelhos computadores e 01 não funciona e o que sobra não atende à demanda.

Deveria ter um etilômetro em cada viatura e reserva nos UOP [Unidades Operacionais]; moldem 3 ou 4 G com acesso à Internet nas viaturas; um chip com pacote de dados para cada PRF para acesso aos sistemas; assim uso o equipamento que eu quiser (tablet, smartphone) e não sou obrigado a usar um equipamento ruim pago pelo DPRF e ainda ser responsável por ele. A conexão com a internet deveria ser melhor e não ficar tanto tempo sem acesso. É necessário um melhoramento na rede de comunicação de dados e disponibilidade dos sistemas PRF. Os sistemas Siscom [Sistema de Controle de Multas] e Serpro [Serviço Federal de Processamento de Dados] poderiam funcionar melhor, principalmente, durante a madrugada, sistemas para lavratura de AIs e BOP devem ser mais ágeis e operantes. Uma possibilidade seria de, com o auxílio de sistemas de informação (como tablets), ter programas mais específicos no PRF móvel para realizarmos os procedimentos com mais rapidez e com menos burocracia, poderíamos ter um software para lavratura do auto de infração. Poderiam fornecer uma tecnologia capaz de gravar a abordagem policial e existir um campo no auto de infração para o Policial anexar arquivo de vídeo ou foto do infrator.

Os aparelhos deveriam fazer uma leitura mais rápida e não necessitarem de volume grande de ar para detecção do álcool no organismo, poderiam ter etilômetros que identificassem a presença de álcool com um breve sopro, sem encostar no aparelho, para que não precisasse de o suspeito ter que dispor de força e vontade para usá-lo. Temos que utilizar um equipamento mais prático e "fácil" para fiscalizar, visto que muitos não querem ou não conseguem soprar o etilômetro adequadamente e as vezes fingem que sopram e irritam o policial. A escolha deve ser mais criteriosa na aquisição de materiais para este fim, com maior durabilidade e peças para reposição e manutenção, como baterias e fitas. Seria interessante ter um aparelho que detectasse presença de álcool sem ter que usar bocal para triagem de condutores e depois entraria o etilômetro. Poderia ter um etilômetro que funcionasse em 12v (bateria veicular) e um modo diferente de impressão (ex: utilização das impressoras dos EDAs

[Equipamentos para Processamento de Informações-PALM]). O ciclo para realização do teste deve mais breve (o equipamento que existe na PRF demora para ficar em condições de uso). Necessitamos também de outros equipamentos que possibilitem a atuação por consumo de outras substâncias psicoativas.

Ganharíamos mais tempo na fiscalização se pudéssemos fazer um BAT [Boletim de Acidente de Trânsito] eletrônico; perde-se muito tempo com deslocamento, atendimento e elaboração de boletins de acidentes simples, com pequenos danos, sem vítimas e sem danos ao patrimônio público.

CATEGORIA D - VALORIZAÇÃO, INCENTIVO, CURSOS, CONSCIENTIZAÇÃO E COMPROMISSO DOS PRF

Influenciaria positivamente tanto na fiscalização de trânsito como em outras áreas de atuação do PRF um maior reconhecimento do policial como um todo, inclusive com maiores salários e benefícios para quem produz mais. Um fator que desestimula o PRF é a falta de valorização por parte da própria instituição, pois um procedimento trabalhoso e demorado como este é visto como um procedimento "comum".

As equipes devem ser motivadas; a escala de 24 horas escraviza o servidor, que não tem vontade de nada após as 18:00, e é nesse período que se tem maior chance de abordar alguém alcoolizado. Na realização de testes e na ocorrência de auto de infração e/ou crime deve-se haver aumento da pontuação do ADI [Avaliação de Desempenho Individual] e computo como horas de serviço do tempo disponibilizado na ouvida dos PRF nas varas judiciais.

Outro problema é que não há na PRF um curso específico para se fiscalizar embriaguez ao volante; assim, por receio/desconhecimento, a imensa maioria dos policiais não se sente segura de convidar os condutores pro teste do etilômetro, por não conhecerem os procedimentos. Deveriam implementar mecanismos para verificar o nível de conhecimento do policial sobre a legislação de trânsito, promover testes de conhecimento e promover cursos de atualização ao policial na área ora focada (exemplo, Curso de Aperfeiçoamento da Fiscalização do Uso de Álcool e Outras Drogas). Implementar ainda atividades motivacionais que exponham a importância desse tipo de fiscalização junto ao efetivo, de forma a levar a maior conscientização sobre as demandas das ações e seus objetivos.

Sugiro a criação de um programa de gratificação baseado em metas e produtividade, esta gratificação não precisa necessariamente ser monetária. Poderiam criar uma pontuação específica para a fiscalização de alcoolemia, incentivando os policiais que trabalham nessa área. Ou gerar bônus para cada

alto aplicado, que seriam trocados por folga no banco de horas, ou algo parecido. Poderiam colocar a meta para fiscalização de alcoolemia como um dos itens preponderantes na avaliação para progressão funcional. Não obstante, faz-se necessária a reposição das perdas salariais dos últimos anos a fim de equiparar às outras carreiras de terceiro grau.

Por outro lado devem acabar com a pontuação por multas, pois o policial fica 3 horas na delegacia enquanto o colega faz uma excelente pontuação fiscalizando outras coisas. A escolha das férias fica comprometida, pois quem tem mais pontos escolhe primeiro os melhores meses. Ou implementarem prêmios por prisões e autuações, além de compensações de horas e gratificações proporcionais ao número de procedimentos executados. Deve-se ainda, haver a desobrigação de outras tarefas que consomem a maior parte do tempo, como atender a acidentes sem vítima, feedback dos DETRANs [Departamentos de Trânsito] sobre as outras penalidades impostas aos infratores, etc.

A percepção de que sua atuação tem efetividade "faz a diferença". Para tanto, acredito que seja essencial o policial verificar que toda a instituição age de maneira coordenada no combate à embriaguez ao volante. Acredito que a certeza da punição iria nos motivar muito, pois hoje aqui no Brasil, só fica preso os infratores de baixa renda, quem pode pagar fiança zomba e muitas vezes sai da Delegacia antes dos policiais.

O PRF deve ser incentivado, através de comandos, instruções e cobranças de um mínimo de fiscalizações. Deve-se informá-lo dos resultados de sua ação fiscalizatória, qual ou quais as consequências para o infrator, que foi lavrada a multa ou levado à presença da autoridade policial. Demonstrar de alguma forma que este trabalho é muito útil à sociedade e apresentar números de redução de acidentes e mortes. Quando o policial vê seus procedimentos realizados em fiscalização perderem efetividade, não havendo efetividade na pena, ocorre grande desmotivação da equipe em relação àquela fiscalização específica.

O que vai influenciar é a motivação pessoal, enquanto o policial não se conscientizar de sua importância nada o fará fiscalizar. O policial precisa ser convencido na necessidade de fiscalizar. Precisa acreditar que sua fiscalização é útil, que sua fiscalização trará algum benefício, inclusive para ele, policial. Mas a realidade acaba por desmotivar o policial. O policial que trabalha, que fiscaliza, que se expõe, tem o mesmo tratamento, inclusive pecuniário, daquele que passa o mês todo sem fazer o mínimo, sem contar que quem trabalha se expõe muito mais. Precisamos do compromisso de todos na equipe e o foco da fiscalização. Às vezes somente um policial da equipe está disposto a fiscalizar alcoolemia, e outros estão focados em realizar outros tipos de fiscalização e/ou combate ao crime.

O PRF deve ter compromisso com o seu trabalho e com a instituição, se conscientizar que não é um servidor comum, e sim um agente da autoridade, e através de suas atitudes parar o crime e as infrações administrativas. Os policiais devem entender que não têm a discricionariedade durante a abordagem. E que a fiscalização de alcoolemia deveria ser um procedimento normal tanto quanto a fiscalização documental do veículo e do condutor. Muitos colegas são indolentes e não tem interesse em fiscalizar efetivamente alcoolemia no trânsito, querem dormir durante a escala de serviço, fogem do incômodo de fazer abordagens. Como trabalhar sozinho é quase um suicídio, você acaba resignado, acomodado, por falta de colegas parceiros. Deveriam valorizar mais o policial que efetivamente trabalha e não só comparece ao serviço, fazer fiscalizações e controles internos (correcionais), associados à maior cobrança por parte das chefias; precisamos colocar os desidiosos para trabalhar. É necessário mais acompanhamento e maior cobrança aos PRFs na realização neste tipo de fiscalização.

É importante que façam campanhas de conscientização voltadas para os PRFs. O policial que usava drogas (entre elas o álcool) antes de entrar na PRF vai continuar usando, com o agravante de se tornar “intocável”; volta e meia um PRF, da ativa ou aposentado, se mata voltando alcoolizado de uma festa. Literalmente, cada delegacia possui um ou mais policiais drogados e/ou alcoólatras que usam bebida e/ou drogas nas 72 horas de folga e voltam mais ou menos sóbrios ao serviço. Cansei de ver colegas saindo fortemente alcoolizados de festas. E já fiz ronda com colega “cheirado” (sob efeito de cocaína), é péssimo.

CATEGORIA E – MAIOR CONSCIENTIZAÇÃO DA POPULAÇÃO

A PRF deve mostrar a importância da fiscalização como redutor de acidentes e, conseqüentemente, salvador de vidas e incentivar os condutores a fazerem o teste; poderiam divulgar os resultados do combate ao uso de álcool e direção. A população precisa ter consciência do poder destruidor da influência da bebida na direção e do risco de vida que os condutores embriagados geram para os demais usuários da via. A adoção de campanhas educativas periódicas resultaria em menos infrações/prisões/mortes. E insistir, pois o fruto deste trabalho é a longo prazo, a sociedade demora para processar a mudança de comportamento.

CATEGORIA F – COMANDOS ESPECÍFICOS

A Delegacia deveria ter uma rotina de comando semanal na fiscalização de condutores alcoolizados. Podemos realizar trabalhos com foco na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob influência de álcool em determinados lugares e horários a fim de combater tal atitude, tendo mais policiais para trabalhar com essa finalidade específica.

Devemos formar equipes especializadas em comandos específicos e fazê-los em datas e locais onde sabe-se previamente que haverá uso de álcool, como em feriados, após shows, exposições agropecuárias, jogos esportivos - principalmente futebol - e demais eventos nas cidades próximas às rodovias federais, onde haverá trânsito entre as cidades regionais. É muito mais provável flagrar esta infração numa noite de sexta ou sábado, que na manhã de terça-feira, por exemplo.

As operações devem ser coordenadas, com a identificação do consumo nas rodovias e posterior fiscalização dos identificados. A PRF deve criar comandos programados com a participação das equipes de apoio (motopoliciamento, NOE [Núcleo de Operações Especiais], equipe tática). Devemos sair do posto para fiscalizar e aumentar a frequência nas estradas, ainda não resolveria tudo, mas dava um impacto maior. O policial precisa de maior autonomia na escolha local e horário da fiscalização.

CATEGORIA G - CUMPRIR RIGOROSAMENTE A LEGISLAÇÃO

O principal ponto de motivação para a fiscalização da infração de dirigir sob a influência de álcool é o efetivo cumprimento da legislação e real punição ao infrator, o que na maioria dos casos não acontece. Muitos delegados da Polícia Civil recusam-se a lavrar o flagrante (quando é o caso) e muitos médicos legistas não atestam a embriaguez, mesmo quando esta é perfeitamente visível e comprovada através do etilômetro. Com a certeza do resultado do seu trabalho, o Policial Rodoviário Federal se sentiria mais motivado para fiscalizar.

Temos que melhorar o sistema, incluindo aqui decisões dos delegados e juizes, que apoiem o policial e não o infrator, porque é doido labutar com um sistema que traz uma série de garantias ao infrator e, inclusive, dificulta a ação legal do policial. Precisamos do mesmo comprometimento por parte dos demais atores neste combate (Polícias Civil e Judiciário), pois não raras vezes o delegado ou magistrado tende a desconsiderar as provas apresentadas.

A lei deve ser aplicada corretamente em todas as instâncias, vários flagrantes efetuados pelo PRF são liberados na PC. Alguns delegados, mesmo com acidente e configurado o delito

com o etilômetro, não fazem a prisão em flagrante, fazem um simples registro. O judiciário deveria ser mais rigoroso, não adianta nada a fiscalização se o infrator no final do processo não for punido com rigor. Se as penalidades administrativas de competência dos DETRANs (como suspensão do direito de dirigir, etc.) fossem aplicadas efetivamente, causaria no condutor maior receio em dirigir sob a influência de álcool. Precisamos ter certeza da punição nos crimes de trânsito, pois muitas vezes quem mata ou fere não recebe punição adequada e o policial fica com a sensação de ser ele punido por ter que fiscalizar, autuar, prender e depois perder um tempo enorme nas delegacias, sem contar as audiências. Queremos a certeza que a rede (PRF/PC/JUSTIÇA) funciona e que o trabalho iniciado pelo PRF foi válido. Acredito que a legislação deve ser cumprida, hoje já existem casos que ao realizar o teste etilométrico e ser punido, o condutor tem ganho causa por alegar que não possuía o conhecimento de que poderia não realizar o teste. Essas brechas muitas vezes através da "justiça" servem como fator desmotivador, e torna o direito do infrator mais importante que o direito à vida dos demais usuários da via.

CATEGORIA H - CICLO COMPLETO NA PRF

Acredito que deveria ter a possibilidade de lavratura de TCO [Termo Circunstanciado de Ocorrência] pelo PRF, evitando deslocamento à PC e perda considerada de tempo na lavratura do flagrante; para tanto incluir o crime de embriaguez (art. 306 do CTB) no rol dos crimes de menor potencial ofensivo. Fariam uma alteração na Lei 9.099, de forma que o crime de trânsito de embriaguez ao volante que não ocasione vítima pudesse ser lavrado TCO, diminuindo o tempo do procedimento e aumentando o tempo para fiscalização. A PRF não precisaria se submeter a trâmites que envolvam outros órgãos, já que toma muito tempo e desgaste da equipe e o encaminhamento do infrator para a polícia judiciária ainda é uma das maiores barreiras a uma atuação mais efetiva. A dependência de outro órgão para efetuar um procedimento é por vezes morosa num ato que poderia ser perfeitamente realizado pela PRF. Não há dúvidas que a dependência de órgãos terceiros (PC/PF) para a lavratura do flagrante é desestimulador, pois depende-se da "boa vontade" destes para conclusão do procedimento. A PRF deveria poder lavrar ocorrência na Delegacia da PRF e não depender da Polícia Civil.

CATEGORIA I - AUMENTAR DISPONIBILIDADE DE DELEGACIAS E DELEGADOS

Há necessidade de mais delegacias disponíveis para receber o autuado. Algumas não funcionam a noite e a equipe PRF de serviço tem que se deslocar mais de 60 ou 100 km para entregar uma pessoa. Dependendo do dia, finais de semana, feriados, quando o número de infratores é maior, muitas vezes não tem delegados, não tem escrivães, e isso dificulta muito o nosso trabalho.

Citando exemplo de onde trabalho; em Itiquira do posto da PRF até a delegacia se gasta uma hora, com o inconveniente de fim de semana não ter delegado e escrivão, nós entregamos o infrator no sábado e temos que retornar, em nossa folga, na segunda feira para assinar o termo de entrega e dar declaração ao delegado ou escrivão, e como a maioria mora em Rondonópolis se leva duas horas para chegar até a delegacia de Itiquira (150 km), ou seja, o que há é desincentivo para o trabalho.

A polícia judiciária deve melhorar seu atendimento no sentido de manter plantões em municípios pequenos para receber o flagrante, pois muitas vezes não há plantão. Melhorar também a disponibilidade de delegados para receber prontamente as ocorrências de prisão de condutores embriagados.

Outra possibilidade seria a criação de um núcleo ou destacamento específico na delegacia ou mesmo uma delegacia especializada neste tipo de crime que pudesse agilizar a conclusão da ocorrência.

CATEGORIA J – ALTERAÇÃO NA LEGISLAÇÃO E ALTERAÇÃO CONSTITUCIONAL

Uma das principais motivações para o trabalho é o sentimento de que ele é útil para a sociedade e para si. A lei seca definiu uma punição 8 ou 80. Se fosse gradativa seria ainda mais motivadora. A legislação é severa demais, a tolerância de alguns miligramas seria uma forma de não punir severamente um condutor que ingeriu uma quantidade de álcool muito pequena. Acredito que a descriminalização em casos que não envolvam acidentes de trânsito faria o trabalho ser mais eficiente. Poderiam retirar o quantum de embriaguez e retornar a expressão “gerando perigo de dano”, para se considerar crime, assim, apenas os casos mais relevantes, que seriam tratados com o rigor do direito penal; nos demais casos as medidas administrativas seriam suficientes.

Nos moldes atual, há sensação de exagero em alguns casos, como quando o infrator está com baixo nível de álcool no organismo e, além de multa de alto valor, tem suspensão de 1 ano na CNH, punição idêntica a outro com alto nível. Particularmente, vejo que a severidade atual é razão de intensa propaganda promovida pela Rede Globo, meses antes da mudança da Lei. Não posso deixar de citar que o apelo

mediático coloca qualquer nível de consumo de álcool como o causador de acidentes. Entendo que o álcool apenas ressalta fatores já presentes nos condutores: stress, falta de educação, impaciência, intolerância, desrespeito às regras de circulação, prepotência... e principalmente a falta de habilidade para a dirigir. Esses itens deveriam ser levados em conta antes de entregar uma CNH com tanta facilidade como é hoje. O álcool está longe de ser o principal culpado.

Se o art. 306 fosse um crime de menor potencial ofensivo ou mesmo nem existisse, a fiscalização seria automaticamente incentivada. Qualquer fiscalização de dois policiais em um domingo no período vespertino tem o potencial de flagrar aproximadamente dez indivíduos alcoolizados. Caso o primeiro desses apresente os sinais que ensejam o flagrante, a fiscalização já termina neste momento, obrigando a equipe a desaparecer do trecho por horas.

Considero que poderia haver uma elevação dos índices mínimos tanto para infração de trânsito (limitado hoje ao erro do aparelho) quanto para o crime de dirigir sob influência de álcool, tendo em vista que esses índices são muito baixos. É frustrante ver alguém com apenas 0,05mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões ter sua CNH suspensa por 1 ano. Assim como é desproporcional levar alguém preso por transitar tranquilamente em baixa velocidade por 50m na BR em trechos duplicados com 0,35mg e gerar exatamente o mesmo efeito para quem tem o índice muitíssimo maior e transita em alta velocidade realizando ultrapassagens perigosas e manobras agressivas.

Faz-se necessário dar um pouco de autonomia aos Policiais Rodoviários Federais criando mais enquadramentos para infrações administrativas por dirigir sob influência de álcool, com diferentes graus de severidade, conforme a conduta de cada motorista; ou criar agravantes e atenuantes que se encaixem melhor à realidade e possam abarcar com mais justiça a complexidade de cada situação de cometimento de crime de trânsito. A legislação deveria ser menos detalhista quanto à produção de provas do cometimento do ilícito, aceitando o teste de etilômetro e/ou o termo de constatação de embriagues como suficientes para a efetivação do procedimento, permitindo, inclusive, o algemamento sem mais justificativas.

Acredito que deve ser feita uma alteração legislativa possibilitando a lavratura de TCO para o crime de trânsito. Poderíamos aplicar uma multa proporcional ao índice de álcool ingerido, com valor máximo em caso de recusa e reduzir a probabilidade encaminhamento à delegacia. Poderia aumentar em pelo menos 150% o valor das notificações, uma vez que dificilmente o infrator fica efetivamente preso; haver o aumento da penalização administrativa e sua consequente efetivação, por exemplo: apreensão do veículo por determinado prazo,

valor da multa relacionada ao valor do veículo (20% tabela FIPE), efetiva suspensão do direito de dirigir (o que não ocorre em alguns DETRANs), dentre outras possíveis penalidades; reduzindo assim o tempo de realização dos procedimentos, de forma que a fiscalização possa atingir mais condutores, pois o policial não ficaria horas em uma delegacia em decorrência de uma situação tão simples. O ato administrativo de apreensão da CNH seria suficiente para punição e agilizaria o trabalho policial que tiraria mais infratores do trânsito. O tempo despendido para realizar todos os procedimentos na autuação e encaminhamento à polícia civil para efetuar a prisão é o fator principal da dificuldade da ampliação desse tipo de fiscalização. Por isso acredito que alterações legislativas que possam diminuir esse tempo seriam um fator importante para influir positivamente nessa fiscalização. Cada viatura que vai para delegacia possibilita a passagem de vários infratores.

A lei é falha. A grande maioria dos delegados não se importam com a lei seca, inclusive alguns até acham um empecilho para o serviço da polícia civil o inquérito de alcoolemia. O PRF não vê apoio do MP e nem do judiciário. A sociedade aceita a embriagues ao volante como algo aceitável. Quando exige-se uma prova irrefutável, que o próprio cidadão não precisa produzir, que é o exame de alcoolemia, o policial fica de mãos amarradas. O cidadão não deveria ter o direito de não fazer o etilômetro e sim o dever de provar que não está embriagado. No dia do exame de CNH, todos fazem sem vestígio de álcool, então porque a qualquer momento não se pode exigir. A lei é falha e não tem apoio do Estado. As PMs não fiscalizam e nem os órgãos municipais. Sobra tudo para a PRF, como se fossemos o santo remédio. Se todos, Município, Estado e União, fizessem o trabalho a coisa melhorava. As penas são passíveis de intermináveis recursos. A CNH não pode ser tirada de ofício pela PRF. O carro não é apreendido e leiloado. Ou seja, o cidadão não se preocupa. É o famoso "não dá nada".

A legislação tem que estar a favor do policial e da sociedade e contra motorista embriagado e que se recuse a soprar o bafômetro. Hoje o policial deve ficar de "babá" de bêbado, esperando sua boa vontade em soprar o bafômetro. A legislação deveria ser mais rigorosa com quem se recusa a submeter-se ao teste, deveria ter uma Lei que levasse a prisão a quem se recusa-se, ou pelo menos uma multa 3 vezes maior do que quem se submete ao teste e é comprovado que encontra-se alcoolizado, pois fica fácil a pessoa se recusar e apenas ser autuado. É uma Lei que só leva pra cadeia os desavisados e ignorantes sobre legislação, uma Lei feita para safar a elite. O bêbado não precisa juntar provas contra si nem pode receber uma agulhada para tirar sangue, mas matar ele pode.

Deveriam criar o tipo penal "recusar a realizar teste de alcoolemia ou de uso de entorpecente..." A prisão se daria, para quem se recusar a realizar o teste, por este tipo penal, com pena e punição idêntica ao condutor que está sob o efeito de tais substâncias; o que mudaria, na prática, seria a facilidade de condução dos trabalhos e efetividade da fiscalização. A alteração da legislação deve ainda possibilitar a caracterização da alcoolemia por outros tipos de constatações (exemplo o TCE [Termo de Constatação de Embriagues]) e acabar com a possibilidade de pagar fiança e poder responder em liberdade ao processo.

Não existe solução única para o problema, é um conjunto de medidas e prevenção. Deve-se existir a possibilidade de, por exemplo, autuar o condutor de veículo se for encontrada qualquer bebida alcoólica no interior do veículo (exceto no porta malas) mesmo que seja para consumo dos passageiros. Poderíamos ainda, fazer como vários países, que já adotaram a restrição de venda de bebida em rodovias, e os locais onde se pode beber são poucos e cadastrados, sendo que quem vende também é responsabilizado pelos atos do bebedor. Deveria criar a infração de "permitir que pessoa dirija o veículo sob a influência de álcool". Seria interessante que toda arrecadação de multas desse tipo de infração fosse revertida para o ministério da saúde tratar os já viciados e houvesse apreensão dos veículos, que seriam doados para instituições de caridade ou para a própria Administração Pública.

O teste do bafômetro está sendo considerado pela justiça apenas como um meio de prova. Precisamos que a lei obrigue que o teste do bafômetro seja aceito pelos delegados, muitos exigem encaminhamento ao IML. Se você fizer o teste na pessoa e ele cair no teste acima de 0,30 ele será preso. Mas se ele não estiver apresentando embriaguez ele não será condenado na justiça. Essa falha tem que ser corrigida pois nos faz perder muito tempo, inclusive com idas ao fórum que não vão resultar na condenação do indivíduo. Em outras palavras, para garantir a condenação, além do teste do bafômetro, quando o indivíduo o faz, a embriaguez tem ser caracterizada com vídeos, testemunhas e termo de alteração da capacidade psicomotora.

O grande gargalo no procedimento da fiscalização de uso de álcool no trânsito é a lei que arbitra fiança para o infrator. O crime na realidade acaba levando a impunidade, pois na maioria das vezes termina em alguma pena alternativa. Para que o trabalho do policial não se torne em vão deve-se aumentar a pena do crime, pois todo o seu trabalho incansável para diminuir o número de mortos, em apenas algumas horas o réu paga uma mísera fiança e sai quase que impune. Se no ato da autuação o infrator já fosse penalizado com a perda da CNH a fiscalização seria mais efetiva. Se a legislação fosse melhor aplicada (não pagamento de fiança), acho que daria mais

entusiasmo ao policial e inibiria o condutor. O que se ver na prática é que vidas humanas estão sendo ceifadas e pagas em dinheiro vivo.

As mudanças vão desde a Constituição, se refletindo no Código Penal e de Processo Penal, quanto à efetividade das penas restritivas de direito e liberdade, dependendo de cada caso, que seja inafiançável. Ou seja, praticou crime deve-se cumprir pena severa e por um período de tempo justo, e não simplesmente pagar fiança e estar em liberdade poucos minutos depois de estar preso. Neste caso, se reflete uma certa "impunidade", como se compensasse ficar bêbado e ser um risco a toda sociedade, mais especificamente condutores que agem conforme a lei. Da mesma forma quem se envolver em acidente de trânsito com vítima fatal e estiver sob influência de álcool deve ser condenado por homicídio doloso.

Deve-se existir uma política institucional que submeta as delegacias de polícia judiciária (Polícia Civil) à legislação e que os procedimentos para registro da ocorrência (prisão em flagrante) do infrator sejam padronizados e fiscalizados pelo Ministério Público através de constante provocação da PRF através da AGU [Advocacia Geral da União]. Somente através de uma fiscalização do Ministério Público sobre a Polícia Civil juntamente com uma determinação das Secretarias de Segurança Pública estaduais é que esse procedimento será padronizado e incentivará os agentes fiscalizadores a focarem nesse tipo de fiscalização. É notório que os agentes evitam e até prevaricam esse tipo de fiscalização devido aos percalços dentro de uma delegacia de Polícia Civil.

Necessitamos de leis que deem ao policial maior credibilidade ao constatar o crime e caso indiciado, fosse o PRF ouvido apenas pelo juiz. O ato do agente de trânsito, respaldado nos procedimentos legais, deve ser inquestionável e por si só determinante da punição e responsabilização do infrator. Na esfera penal praticamente impera a impunidade, dessa forma deve-se tornar ainda mais severa a punição administrativa que é a única que funciona de fato. Nossa legislação deveria ser parecida com as de primeiro mundo, onde em primeiro lugar está o direito comum e não o pessoal. O interesse público - a segurança e proteção a vida - deve ser superior a qualquer direito individual.

CATEGORIA K – INTEGRAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS

Considero que deveria existir algum tipo de acordo com a Polícia Civil para que as infrações desta espécie levadas pela PRF até a Delegacia tivessem um atendimento prioritário, já que pelo sistema atual, o PRF leva horas dentro de uma delegacia para apresentar uma ocorrência de embriaguez,

enquanto poderia estar na pista fiscalizando muitos outros veículos com o mesmo tipo de problema.

Não é raro a PRF chegar na delegacia de polícia, e a partir de então, encontrar "obstáculos" para efetuar a prisão. Certamente, se trabalhássemos mais harmoniosamente com a polícia judiciária poderíamos dar celeridade e padronizar o procedimento para flagrante de embriaguez. A falta de padrão para o recebimento dessa ocorrência só vem desestimulando o PRF.

O DSC corrobora com os resultados da pesquisa quantitativa, demonstrando que a criminalização, diante de seus entraves burocráticos, é, nos moldes atuais, ineficaz por desmotivar o AT a fiscalizar mais intensamente a infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool. Todas as categorias, em maior ou menor escala, apontam que os procedimentos necessários envolvendo a referida fiscalização se esbarram em entraves oriundos de características inerentes ao sistema criminal.

2.7 Síntese do capítulo

Nessa pesquisa foi possível observar que a criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool reduz a probabilidade de fiscalização pelo PRF. O AT é movido dentro de uma estrutura de incentivos, em que o tempo e o risco o influencia diretamente a fiscalizar. Ficou demonstrado que ao envolver a medida prisional, o AT dispense maior tempo e se expõe a maiores riscos se comparado a fiscalização que não envolve tal medida. Sendo assim, compreende-se que a criminalização é ineficaz para esse tipo de fiscalização.

No próximo capítulo, propõe-se alternativas à criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool. Pretende-se demonstrar que existem formas menos onerosas ao Estado e ao cidadão para reduzir a incidência da infração envolvendo "álcool e trânsito". Portanto, ressalta-se, em comparativo, que a criminalização é também despropositada por existirem outras possibilidades de implementação de políticas públicas com resultados práticos mais eficazes e eficientes.

CAPÍTULO 3

PROPOSTAS ALTERNATIVAS À CRIMINALIZAÇÃO DO ATO DE DIRIGIR SOB A INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL

O progresso de um sistema político se mede pela sua capacidade de simplesmente tolerar a desviação enquanto sinal e produto de tensões e disfunções sociais não resolvidas, e, por outro lado, de preveni-la sem meios punitivos ou não liberais removendo-lhe as causas materiais. (FERRAJOLI, 2014, p. 318)

Neste capítulo são apresentadas propostas alternativas à criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool. São sugeridos elevar os preços da BA com maior incidência de impostos; responsabilizar civil e solidariamente os condutores infratores e os comerciantes ou promotores de eventos; tornar o transporte público mais eficiente; investir em educação e informação para redução de riscos; e implantar novas medidas administrativas dissuasórias e simplificar procedimentos das já existentes. Não se pretende trazer uma solução mágica para o problema em questão, mas tão somente apresentar novas possibilidades de estudos em políticas direcionadas à redução dos danos advindos da ingestão indevida de BA. Sendo assim, cada uma das alternativas apresentadas a seguir necessita de estudos próprios quanto à estrutura de incentivos a elas relacionadas e dos custos e benefícios envolvidos no processo.

3.1 Introdução

As políticas, muitas vezes, são determinadas por forças econômicas ou sociais (DYE, 2005). No caso brasileiro, a transição recente do regime de exceção para a democracia ainda reflete severamente nas decisões do país. Nas palavras de Frey (2000, p. 247) “a constelação das forças sociais e políticas, ou seja, o exercício

de poder pelas elites políticas e econômicas parece [...] determinar de forma bem mais decisiva os rumos do país”. Políticas de controle externo iguais às elencadas no CTB para inibir a associação “álcool e trânsito” podem ser percebidas com suspeita pela sociedade. As ações policiais como meio de pacificação social, as quais ganharam reforços nas políticas ditatoriais, são questionadas pelas democracias recém-formadas. O uso da força e restrições de direitos não estão sendo admitidas pela população como formas de controle. As manifestações recentes ocorridas no Brasil demonstram insatisfação com a inércia da política, a qual busca soluções mágicas a problemas complexos. O enrijecimento do sistema penal e sua ampliação de atuação se apresentam como a panaceia para todos os males sociais.

É com o intuito de amenizar esse grave entrave de convergência do poder de instituir as políticas de um país a certos grupos que a ideia de democracia precisa ser fortalecida, possibilitando a sociedade civil ter um papel crucial na condução do país. A política pública deve ser pensada não como manifestação de uma única autoridade ou de uma elite, mas refletir as demandas de um povo. Ao conceituar políticas públicas, Rodrigues (2010, p. 13) a identifica como sendo “o processo pelo qual os diversos grupos que compõem a sociedade – cujos interesses, valores e objetivos são divergentes – tomam decisões coletivas, que condicionam o conjunto dessa sociedade”.

As políticas públicas estão inseridas em um universo de discussões, planejamentos e atividades que envolvem diversos atores³⁸. Sendo assim, nos dizeres de Minayo et al. (2005, p. 58) “qualquer mudança social ocorre por meio de uma dinâmica que inclui diálogo, cooperação e consensos estabelecidos entre atores e, concomitantemente, antagonismos, contradições e conflitos entre eles.” Nesse sentido, pensando em uma perspectiva de discussão aberta, respeitando as divergências de opiniões, Rodrigues (2010, p. 42) entende que:

num ambiente democrático favorável à participação, grupos organizados ajudam a formular as ações do Governo. Nesse contexto, a política pública se define menos pela racionalidade dos seus decisores ou pelo poder da elite e mais pela capacidade que a sociedade civil tem de influenciar as ações do Governo.

³⁸ Entende-se por atores toda pessoa, ou grupo de pessoas, que de alguma forma está ligada a uma política pública. Podem ser associações de moradores, organizações não governamentais, empresas concessionárias ou associações diversas da sociedade.

É certo que “as disputas políticas e as relações das forças de poder sempre deixarão suas marcas nos programas e projetos desenvolvidos e implementados” (FREY, 2000, p. 219), contudo, o avanço nas liberdades e, o conseqüente fortalecimento democrático, faz com que essas marcas sejam apenas o reflexo do interesse do bem comum. Mankiw (2012, p. 12), ao introduzir princípios de microeconomia, reflete que “a política pública não é feita por anjos, mas por um processo político que está longe de ser perfeito. Às vezes, as políticas são concebidas somente para recompensar os politicamente poderosos. Às vezes, são feitas por líderes bem-intencionados, mas mal informados”.

O ideal seria o Estado utilizar-se de planejamento para a estruturação social e valer-se de estudos de impacto de suas políticas. Antes de lançar ao mundo jurídico uma nova lei, o Estado precisa possibilitar um ambiente democrático para análise de suas questões, abrindo a discussão aos interessados e, assim, ampliar sua fonte de cognição. É nesse sentido que este capítulo trata apenas de propostas alternativas à criminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool. Não contém base empírica suficiente para sustentar-se como sendo as medidas mais eficazes e eficientes. Todavia, traz a discussão para reflexão, sugerindo estudos e apontando possíveis soluções viáveis para a redução de danos advindos da associação “álcool e trânsito”, afastando os elevados custos sociais e econômicos de se adotar políticas de recrudescimento penal.

3.2 Preço e tributação de bebidas alcólicas

O preço da BA foi apresentado como medida capaz de reduzir o seu consumo por Chaloupcka et al. (1991; 1993). Esses estudos demonstram que a procura pela BA responde as condições de oferta e demanda do mercado. Preços mais altos são capazes de reduzir o consumo e suas conseqüências. Os autores citados concluíram que políticas nesse sentido, caso tivessem sido adotadas nos Estados Unidos, poderiam ter reduzido em 11,5% o número de mortes em acidentes automobilísticos. Sendo assim, elevar os impostos incidentes sobre esse tipo de

mercadoria pode ser uma solução viável. A estratégia possui baixo custo social e faz parte de um regime regulatório aparentemente eficaz. Os valores despendidos com fiscalização são facilmente compensados com a maior arrecadação, além de ocorrer redução significativa em despesas oriundas com o uso indevido da BA. Para Laranjeira e Romano (2004, p. 70):

Dentre as várias estratégias que governos de diferentes países têm usado para controlar os problemas relacionados ao consumo do álcool, a regulação do preço e das taxas que incidem sobre as BA tem sido, de longe, a mais popular. Isso não ocorre apenas porque os governos precisam aumentar sua arrecadação, mas também porque esse tipo de regulação é fácil de estabelecer através da lei e também é fácil fiscalizá-la na prática. Além disso, é importante frisar, é uma medida de baixíssimo custo. Estudos conduzidos em diversos países desenvolvidos, e em alguns em desenvolvimento, demonstraram que o aumento do preço e da taxa sobre BA resulta em diminuição do consumo e dos problemas relacionados.

Conforme concluíram Chaloupcka et al. (2011) “aumentos nos impostos de BA pode ser uma opção altamente eficaz para reduzir as consequências na saúde, na economia e nas relações sociais advindo do uso e do abuso de álcool”.³⁹ No entanto, essa medida exige pesquisas para viabilizá-la. Não basta ocorrer um aumento indistinto, desconsiderando características dos consumidores e das BA. O imposto precisa levar em consideração, especialmente, o teor alcoólico. A disponibilização de produtos similares com baixa concentração de álcool é uma opção para aqueles que pretendem continuar bebendo e estão interessados em reduzir as possibilidades de embriagues, doenças e riscos. Nesse sentido, pode-se viabilizar o consumo de BA com menor concentração de álcool em substituição das mais concentradas, minimizando o uso abusivo da droga.

É importante observar que a regulação do consumo via elevação de impostos possuem três inconvenientes. Primeiro, pode acarretar substituição de substâncias adquiridas no mercado formal por provenientes de produção caseira ou de contrabando, sem controle de qualidade, ocasionando maiores danos à saúde e à sociedade. Segundo, existe o discurso de que a tributação em países em desenvolvimento não é a forma mais democrática para se coibir o consumo. As pessoas mais pobres sentirão mais fortemente os efeitos da medida, em detrimento

³⁹ “increases in alcoholic beverage taxes can be a highly effective option for reducing the health, economic, and social consequences of alcohol use and abuse” (CHALOUPECKA et al., 2011).

da pouca efetividade para os grupos mais abonados financeiramente. Por último, essa medida limitaria a indústria de BA e o comércio, podendo ser uma ameaça à economia (BRASIL, 2004). Aos inconvenientes, importa realizar estudos para viabilizar um quanto ótimo nos impostos, sem que isso incorra em aumento substancial na produção caseira e no contrabando de BA, bem como incorra em perdas econômicas que não superem os ganhos com a redução no uso da droga.

O consumo de BA também pode ser diminuído com o controle dos pontos de venda. O previsto na MP 415 de 2008 poderia ter surtido efeitos positivos na redução de acidentes e mortes nas rodovias federais brasileiras, não fosse sua alteração em benefícios exclusivos aos comerciantes, conforme Lei 11.705/08. A fácil disponibilidade do produto em determinadas áreas propicia o uso indiscriminado da BA e o ato inconsequente de se assumir a direção de um veículo automotor após a ingestão da droga. Conforme o “I Levantamento nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira” (BRASIL, 2007), o uso abusivo de álcool possui maior prevalência em determinadas regiões e em determinados dias da semana e horários. Em Belo Horizonte-MG, constatou-se, entre dezembro de 2005 e dezembro de 2006, nas vias públicas de tráfego com maiores concentrações de bares, restaurantes e casas noturnas, que 38% dos motoristas dispostos a realizarem o teste de etilômetro estariam com algum traço de álcool no ar expirado (LARANJEIRA et al., 2008).

Políticas locais de regulação da comercialização de BA como vem ocorrendo em estádios de futebol no Brasil aparentam ser eficazes na redução da violência, o que indica não ser diferente para a segurança viária. No mesmo sentido, medidas que verifiquem o impacto em políticas de controle em promoções que incentivam o maior uso da droga, como as “doses duplas” em *happy hour* e festas *open bar*, bem como proibição da venda de garrafa fechada de BA destiladas em bares, restaurantes e festas podem ser eficazes para redução dos impactos negativos do consumo excessivo da BA. Todas essas medidas influenciam na oferta de álcool e são capazes de elevar o seu custo, reduzindo o consumo e, por conseguinte, os resultados negativos envolvendo “álcool e trânsito”, embora possam possuir alto custo de fiscalização.

Note-se que o proposto nesse tópico não é uma luta contra a indústria e o comércio de BA. Ao contrário, os empresários e os comerciantes, com as informações que possuem, são os atores mais capacitados para auxiliar o Estado na redução de danos referentes ao abuso dessas substâncias. Valendo do desafio proposto por Ernst Buning (BRASIL, 2004, p. 118), sugere-se que a solução pode ser encontrada no envolvimento de fornecedores de drogas, lícitas ou ilícitas, no processo de elaboração de políticas públicas, afastando os discursos moralistas. Eles estão diretamente envolvidos na questão e podem fornecer instruções úteis para minimizar as sequelas advindas do consumo excessivo de BA. Regulações de venda e pontos de venda e impostos mais elevados podem alterar a forma do mercado. Por outro lado, políticas de consumo consciente podem gerar lucros na medida em que reduzem os danos provenientes do consumo inadequado e favorecem a substituição das substâncias mais prejudiciais por outras menos ofensivas à saúde e à segurança.

3.3 Responsabilização civil solidária entre condutores infratores e comerciantes ou promotores de eventos

As penalidades administrativas têm um custo ao infrator. Não há necessidade de que ocorra um dano efetivo, bastando um ato em desconformidade com a lei. A multa, por exemplo, incidirá sobre um condutor ébrio mesmo quando não tenha se envolvido em um acidente. Entretanto, surgindo um evento danoso e havendo relação entre a conduta e o fato, caberá ao infrator reparar a vítima, deixando-a nas mesmas condições que estaria caso não tivesse ocorrido o acidente. Esse tipo de responsabilização eleva o preço de se infringir a lei, ultrapassando os provenientes das medidas administrativas. O condutor infrator racional também pondera o maior risco de se envolver em um sinistro devido a sua conduta. Ele considera o aumento na probabilidade de ocorrer um acidente com a ingestão de BA, conhecendo suas limitações individuais.

Cooter e Ullen (2005, p. 322) estabelecem que “a finalidade econômica da responsabilização civil é induzir os autores e as vítimas de lesões a internalizarem os custos do dano que pode ocorrer em consequência da falta de cuidado”. A indenização às vítimas de acidente automobilístico faz com que os condutores

estejam incentivados a investir em segurança, reduzindo seus atos imprudentes. A responsabilização cível reflete no custo esperado pelo infrator, podendo ser um instrumento eficaz de políticas públicas para inibir infrações de trânsito. Responsabilizações fixadas em valores mais elevados e de forma mais efetiva, atingindo consideravelmente o patrimônio dos causadores de dano, aumentam suas cautelas para se evitar o sinistro.

Essa lógica de responsabilização também pode ser utilizada para alguns comerciantes e promotores de eventos. Visando lucro, incentivam e favorecem o consumo de BA em regiões de alto risco de incidência de infração de trânsito, ignorando a segurança de terceiros. Para minimizar esse efeito, assim como ocorre com as exigências de segurança impostas pela lei e fiscalizadas pelo Corpo de Bombeiros Militar dos Estados, é possível estabelecer precauções mínimas que são capazes de reduzir os acidentes. A título de exemplo, é razoável que determinados estabelecimentos e eventos a) fixem panfletos orientando e alertando seus clientes sobre os riscos de assumir a direção sob o efeito de álcool; b) controlem a venda de BA a quem já está visivelmente intoxicado; c) fiscalizem ou propiciem a fiscalização nas saídas dos estabelecimentos de pessoas dirigindo e que fizeram uso de BA.

A responsabilização civil, neste caso, deve alocar o dever de cuidado àqueles que possuem maior possibilidade de precaução, ao menor custo. Vítimas dos clientes desses estabelecimentos não são capazes, em regra, de precaver o efeito danoso ou de evitá-lo. Ao utilizar a via pública, os condutores acreditam que os demais estão agindo em respeito à lei. Já os comerciantes e os promotores de eventos possuem maiores possibilidades de visualizar, de alertar e de evitar a conduta infracional de seus clientes. Em face disso, estabelecer um parâmetro mínimo de cuidado⁴⁰ a ser adotado por estabelecimentos e eventos que vendem BA faz com que invistam em medidas capazes de reduzir o número da violência no trânsito. Para aqueles que não procederem em conformidade com o estabelecido, cabe responsabilizá-los.

Não se trata de transferir a responsabilidade do condutor infrator aos empresários que fizeram a venda da BA e deixaram de tomar as medidas

⁴⁰ Ver modelo econômico do direito de responsabilidade civil para minimização dos custos sociais de acidentes em Cooter e Ulen (2005, p. 332-333)

preventivas a serem elencadas por lei, porém responsabilizá-los conjuntamente com aqueles. A alocação do custo de que se trata aqui é da vítima do condutor ébrio, com menor possibilidade de evitar o acidente, para os comerciantes e promotores de eventos, que possuem meios de evitar ou amenizar as consequências da comercialização da BA. Esse tipo de alocação do custo do acidente incentiva a precaução, evitando a ocorrência do sinistro, a um baixo custo para o Estado. O empresário pesará o ganho esperado em vender BA de forma irresponsável, com o custo de suas consequências. O valor a ser fixado em indenizações às vítimas de seus clientes incentivará a precaução. Conclui-se, então, que pode ser eficaz responsabilizar solidariamente⁴¹ condutores infratores e estabelecimentos comerciais ou promotores de eventos a ressarcirem as vítimas da associação “álcool e trânsito”, pois todos os responsáveis investirão mais em cautela e prudência.

3.4 Transporte público eficiente

As pessoas avaliam suas decisões a partir das opções que estão à sua disposição. Para Mankiw (2012, p. 6) “uma pessoa racional faz o melhor para alcançar seus objetivos, sistemática e objetivamente, conforme as oportunidades disponíveis”. As diversas formas de locomoção existentes possibilitam aos indivíduos escolhas. Variações em preço, em qualidade de serviço e em tempo de deslocamento são capazes de influenciar na decisão de qual meio de transporte tenderão a usar. Veículo particular, ônibus, metrô, táxi, quando disponíveis em determinada região, são substitutos próximos e são facilmente substituídos um pelo outro, assim como ocorre com a margarina e a manteiga. Elevar o custo do deslocamento por transporte particular, assim como reduzir o do transporte público, faz com que a demanda por este aumente e daquele diminua (MANKIWI, 2012, p. 90).

Dessa feita, trabalhar em políticas de incentivos ao transporte público e desincentivo para o transporte particular reduz o número de condutores, assim como

⁴¹ Cooter e Ulen (2005, pp. 376-377) apresentam vantagens e desvantagens na responsabilização solidária com e sem contribuição. A responsabilização solidária possibilita à vítima requerer ressarcimento contra todos os autores do dano ou escolher ser indenizado por completo apenas por um ou alguns deles. A regra sem contribuição possibilita à vítima cobrar todo o ressarcimento do dano de cada autor, o que incentiva a precaução máxima destes. Esta regra possui o inconveniente de tornar a vítima de “bom grado”, ou seja, o ressarcimento é maior do que o dano. Já na regra com contribuição, o ressarcimento ocorrido por um dos autores não pode ser novamente cobrado dos outros.

de infrações de trânsito. Uma política para o melhoramento do transporte público no Brasil seria eficiente para minimizar o ganho esperado do condutor infrator, que poderia optar por outros meios que o atenderiam, sem que fosse necessário assumir a direção de um veículo automotor. Para isso, precisam tornar esse tipo de serviço mais atrativo: estudar rotas alternativas em que atendam regiões onde concentram maior número de estabelecimentos que vendam BA e que tenham alta incidência de acidentes de trânsito; favorecer o transporte público em horários nos quais há maior consumo de BA; investir em segurança pública, reduzindo os crimes nos pontos de embarque e desembarque, bem como no trajeto do ponto para o destino da pessoa; e reduzir o tempo de deslocamento para esse tipo de transporte. Além disso, pode incentivar a criação e/ou desenvolvimento de outros meios de transporte, assim como estudar políticas capazes de reduzir os valores da prestação de serviços de táxis, aumentando sua oferta.

Em contrapartida, tornar o meio de transporte particular mais oneroso também influencia no ganho esperado do condutor infrator. O Brasil precisa abandonar as políticas de favorecimento às fabricantes e montadoras de automóveis, como ocorreu com a redução do IPI em 2012. Também é necessário estudar a viabilidade de se reduzir o custo do diesel, combustível utilizado em meios de transporte coletivo, compensando-o com os preços no álcool etílico e na gasolina; estabelecer pedágios para o transporte particular, em detrimento de preços mais acessíveis para o transporte público; e elevar o IPVA de automóveis particulares e reduzir para ônibus e táxis. Políticas locais ainda podem restringir o acesso de automóveis a determinadas regiões e em determinados horários, inviabilizando o deslocamento através de transporte particular e favorecendo-o por outros modais.

Os citados exemplos de políticas possíveis de influenciar o uso de transportes alternativos ao veículo particular, em especial quando se faz uso de BA, pode ser estudada por meio do conceito de elasticidade⁴² em economia. Pesquisas nesse sentido são capazes de representar o quanto essas medidas afetam na quantidade demandada desses serviços em substituição ao cômodo uso de veículo particular. Educação, conscientização e oportunidades alternativas de locomoção possibilitam reduzir a violência no trânsito. A cultura do uso de automóveis precisa ser

⁴² Elasticidade: “uma medida da resposta da quantidade da demanda ou da quantidade ofertada a variações em seus determinantes” (MANKIW, 2012, p. 90).

desestimulada, seja onerando o uso do veículo particular, seja reduzindo o custo no uso dos meios de transporte alternativos.

3.5 Educação e informação: redução de riscos

Acidentes de trânsito não são resultados do destino. A maior exposição de cada pessoa em deslocamentos, relevo do terreno, estrutura da via e condições climáticas são fatores capazes de influenciar no número das tragédias. Essas aumentam em períodos de festas e feriados (FELL et al., 2009), quando o fluxo de veículos é maior. Inúmeras variáveis alteram o balanço da violência no trânsito. Ainda assim, aproximadamente 90% deles são decorrentes de fatores humanos (MONTORO, 2000). As ponderações das situações são de responsabilidade de cada utente da via. A precaução deve aumentar conforme surgirem situações com maiores probabilidades de ocorrência de efeitos danosos. Todo acidente possui uma causa e esta, quando bem conhecida, pode ser modificada para evitá-lo.

Ser bem informado de que uma curva é fechada e escorregadia, sendo necessário reduzir a velocidade, faz o motorista agir preventivamente. Rodovias bem sinalizadas evitam acidentes, assim como conhecer a probabilidade de se envolver em um acidente após a ingestão de BA. Pesquisa realizada nos Estados Unidos aponta que o risco de um condutor morrer em um acidente de trânsito envolvendo apenas um veículo, quando apresente alcoolemia entre 0,2 e 0,5 g/L, é de 2,5 a 4,6 vezes maior que o de um condutor abstinido. Para alcoolemias entre 0,5 e 0,8 g/L esse fator varia entre 6 e 17 vezes, chegando a uma variação de 11 a 15.560 quando ultrapassa essas concentrações (HENG et al., 2006). Dados assim precisam ser amplamente divulgados. A disposição dessas informações, dentre outras, possibilita ponderações de risco, evitando atitudes desconformes. Os meios de locomoção e a melhor forma de utilizá-los são escolhidos sob as incertezas quanto às probabilidades de se envolver em um sinistro. O motorista, quando dirige em excesso de velocidade ou dirige sob a influência de álcool, pode estar desconsiderando irrazoavelmente as possibilidades de se envolver em um acidente e das possíveis sequelas.

As normas de trânsito estabelecem como a circulação de pessoas e veículos se darão nas vias públicas. Elas visam ordenar e viabilizar o trânsito seguro. As penalidades, em regra, derivam de estudos sobre impactos negativos de determinadas ações, assim como estabelecer níveis toleráveis de alcoolemia. Dessa forma, agir dentro dos padrões legais reduz a margem de risco de se envolver em infortúnios. No que pese essa conclusão, as pessoas não estão dispostas aos inconvenientes de cumprir a lei. Cada uma faz sua própria ponderação de riscos. No caso do consumo de BA, Sousa (2010), ao estudar o modelo de decisão de comportamento de Viscusi (1990) e Lundborg e Lindgren (2002), demonstrou que o indivíduo possui duas ponderações de utilidade. Uma seria a de utilizar o álcool U (álcool) e a outra de não utilizá-lo U (não álcool). Sousa (2010) então acrescenta a utilidade envolvendo um acidente de trânsito U (acidente / álcool) e a probabilidade positiva /de o envolvimento ter sido causado pelo consumo da BA. Nesse sentido, demonstra que a variável latente nomeada de I^* é a que determina a decisão que envolve o consumo da droga:

$$I^* = [U(\text{álcool}) - U(\text{não álcool})] + \lambda[U(\text{acidente / álcool}) - U(\text{álcool})]$$

Explica a autora (SOUSA, 2010, p. 50):

O primeiro termo do lado direito da equação representa a utilidade líquida ganha pelo consumo de álcool, como a desinibição ou efeito à saúde; enquanto o segundo representa o custo esperado do consumo de BA, que para este estudo é caracterizada como a 'desutilidade' esperada de envolver-se em um acidente de trânsito. Portanto, o indivíduo irá agir sobre o efeito de álcool quando $I^* > 0$, ou seja, se o benefício do consumo exceder os custos esperados deste comportamento.

Se o indivíduo perceber que há um aumento na probabilidade de incorrer em um evento que cause danos à saúde, como no caso do acidente, isso implicará no aumento do custo esperado deste comportamento. Por sua vez, isto irá tornar o indivíduo menos propenso a agir sobre efeito de BA. A hipótese básica, portanto, é que a percepção do risco é negativamente relacionada com o comportamento de risco sob o efeito de álcool.

As campanhas de conscientização das pessoas para as mazelas provocadas pela associação "álcool e trânsito" são infinitamente menores do que a permissividade e aceitação do uso da droga com as campanhas publicitárias que superdimensionam o seu lado positivo. A segurança é desconsiderada, pois interfere na liberdade, sensação vendida pelos publicitários. Assumir o risco de contrariar os milésimos de segundo de conscientização para "se beber não dirija", parece pouco

atraente após inúmeros minutos associando o beber ao sucesso, à conquista de mulheres, ao prazer, à diversão e ao status econômico e social.

O uso inadequado de veículos também não é diferente. A mídia transmite através dos filmes carros potentes e velozes, conduzidos por motoristas jovens, bonitos e rodeados de garotas, infringindo a lei fazendo rachas e consumindo BA. O lado direito da equação de Sousa (2010) nestas circunstâncias ganha força, enquanto a esquerda se torna irrisória, refletindo-se em um $I^* > 0$.

A importância do modelo de Sousa (2010) está em compreender a abrangência da educação de trânsito e da informação sobre a gravidade da infração em estudo. Foi nesse sentido que ela (SOUSA, 2010, pp. 44-76) elaborou um modelo de formação de percepção de risco para avaliar os comportamentos no trânsito associados ao consumo de BA. Para seu modelo, a autora considera que os indivíduos possuem três fontes de informações: crença prévia e conteúdo informacional; experiência prévia a respeito do evento; e informação educacional transferida diretamente. Concluiu Sousa (2010, p. 48) “que um aumento no conteúdo de informação educacional direta, fará com que os indivíduos tenham um impacto positivo em sua percepção de risco, se a nova informação indicar um risco maior que era sua crença anterior e [sua] experiência”. Após pesquisa empírica, a autora (SOUSA, 2010, p. 76) percebeu evidências de que “indivíduos com alguma informação [...] tendem a ter maior percepção do risco e conseqüentemente menor probabilidade de condutas de risco”.

As pessoas não possuem informações perfeitas sobre as conseqüências do consumo de BA para quem assume a direção de um veículo. A grande contribuição das “leis secas” foi trazer à discussão esse problema, apontando a importância de se evitar o consumo inadequado da droga. Com a implantação de elaboradas campanhas educacionais, novas ponderações individuais serão incutidas na consciência, fazendo com que haja adaptações no comportamento frente às antigas crenças. Informar os condutores sobre os reais riscos de se envolver em um acidente após a ingestão de BA favorece para que façam suas escolhas mais adequadamente.

Concluindo, sugere-se que investimentos para educação e informação de riscos sobre o envolvimento entre “álcool e trânsito” sejam difundidos. Salientando que nas escolas estão milhares de receptores de conhecimento, que possuem o papel primordial de repetidores capazes de ampliar o alcance das informações. O processo de aprendizagem precisa ser de forma continuada e não se limitar a eventos esporádicos. As metodologias precisam ser diversificadas para atender as diferentes faixas etárias e realidades sociais e culturais. Afinal, o CTB estabelece a educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Não obstante, campanhas publicitárias e mídia precisam adequar à responsabilidade social, sem transmitir sensações falaciosas sobre o uso de drogas e a condução irresponsável de veículos.

3.6 Implantação de novas medidas administrativas dissuasórias e simplificação de procedimentos

“Em um mundo ideal”, reflete Ernst Buning (BRASIL, 2004, p. 115), “uma política sobre o consumo de álcool deveria simplesmente objetivar o fortalecimento do controle interno dos indivíduos, com as pessoas sendo cientes dos danos causados pelo álcool e adotando comportamentos responsáveis”. Entretanto, essa não é a realidade. A convivência em sociedade exige que haja controles externos para que os indivíduos se comportem dentro de padrões necessários a uma convivência minimamente harmoniosa e segura.

O uso de BA no Brasil é lícito. Todavia, as consequências de seu consumo indevido podem gerar sequelas a terceiros, ou à própria pessoa, o que representa despesas ao Estado. Políticas para viabilizar escolhas prudentes, desestimular ou inviabilizar o consumo irresponsável de drogas não se demonstram perspicaz a todos. Nessa hora, cabe ao Estado estabelecer comportamentos indesejados e delinear sanções, buscando moldar as atitudes de alguns em prol de todos. Nesse sentido, inúmeras providências legislativas envolvendo “trânsito e álcool” vêm sendo tomadas. Contudo, nem todas as medidas prescritas no CTB são eficazes. Outras poderiam ser recepcionadas com baixo custo e melhores resultados, assim como procedimentos serem aperfeiçoados.

Conforme já foi amplamente discutido neste trabalho, a prisão é ineficaz e ineficiente. Esse tipo de medida, por suas peculiaridades, é burocrático, dispendioso e lento, o que reduz a probabilidade de sua aplicação aos condutores ébrios. Ela fere a dignidade humana sem ser eficaz na redução da violência no trânsito. Sobrecarrega o sistema penal, que já não se apresenta capaz de atender a demanda dos crimes mais graves. Sendo assim, precisa ser retirada do ordenamento jurídico e substituída por outras. Para Delmanto (2008, p. 18):

Melhor seria que o legislador houvesse optado por punir apenas administrativamente, embora com severidade, o motorista que, embriagado de acordo com o relato de testemunhas e parecer médico ou por resultado de teste de bafômetro ou exame de sangue voluntários, expusesse a incolumidade de outrem a perigo real, concreto e efetivo.

E só viesse a penaliza-lo criminalmente se descumprisse as sanções administrativas impostas ou causasse lesão corporal ou homicídio culposos, nestes casos com aumento de pena pela embriaguez como já consta dos arts. 303, parágrafo único, e 302, parágrafo único, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro.⁴³

O Direito Penal só deve ser aplicado em último caso, quando os demais ramos do direito se mostrem incapazes de solucionar graves conflitos sociais, e não como solução primeira a “mágica” para eles. A lei seca teve o mérito de conscientizar a todos da incompatibilidade entre o álcool e o ato de dirigir. Seus autores tiveram a melhor das intenções, mas, infelizmente, trilham por caminho legalmente equivocado, que precisará ser refeito dentro dos princípios constitucionais, para o bem comum.

Dessa feita, sugere-se, não exaustivamente, sejam mantidas e implantadas no CTB as seguintes: a) penalidades e b) medidas administrativas:

a) Penalidades:

I Multa

II Suspensão do direito de dirigir

III Apreensão do veículo

IV Cassação da Carteira Nacional de Habilitação

V Cassação da Permissão para Dirigir

VI Frequência obrigatória em curso de reciclagem

⁴³ Conforme já mencionado, o citado inciso V foi revogado pela Lei 11.705/08.

VII Acompanhamento obrigatório em tratamento psicológico/psiquiátrico

b) Medidas Administrativas

I Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

II Remoção do veículo

III Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação

IV Recolhimento da Permissão para Dirigir

V Recolhimento do Certificado de Registro

VI Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual

A penalidade de multa precisa de uma fórmula capaz de realizar uma atualização monetária frequente. O limite mínimo de uma penalidade não pode suportar que a vantagem do delito a supere. O CTB estabeleceu os valores das multas em Unidade Fiscal de Referência (UFIR), que teve sua última atualização em 2000, quando foi extinta pela MP 2095-76, artigo 29, §3º. Desde então, as multas de trânsito no Brasil mantiveram seus valores estagnados, com raras exceções, como a infração de dirigir sob a influência de álcool, que teve o fator multiplicador majorado de 5 para 10 vezes.

No entanto, a realidade demonstra um aumento muito aquém do índice inflacionário. A título de exemplo, uma infração de natureza gravíssima, fixada em 180 UFIRs, é de R\$ 191,53 e o salário mínimo naquele ano era de R\$ 151,00. Multiplicando por cinco R\$ 191,53, tínhamos em 2000 uma multa para quem dirigisse sob a influência de álcool de R\$ 957,65, o equivalente a mais de seis salários mínimos. Atualmente, mesmo com o multiplicador em 10 vezes, o valor da multa não representa sequer três salários. Dessa forma, conclui-se que a penalidade

dissuasória, a princípio mais eficaz, vem deixando de representar significativo custo esperado ao infrator de trânsito racional.

A fixação da suspensão no direito de dirigir por 12 meses propiciou uma valoração imediata aos condutores que estivessem dispostos a infringir a lei. A penalidade é severa e ajuda a inibir a conduta infracional. Babor et al. (2003) observaram que essa medida é a que possui o melhor impacto para a redução no número de acidentes. Os infratores que não perdem suas CNH possuem elevado número de reincidência e as penalidades mais graves, devido à sobrecarga de trabalho do judiciário, acabam tendo efeitos contrários aos esperados, já que transmitem sentimento de impunidade.

Não obstante, essa medida precisa ser desburocratizada. O tempo para sua aplicação gera sensação de impunidade, fazendo com que o custo esperado futuro seja desconsiderado desproporcionalmente, perdendo sua eficácia. Para essa solução, compreende-se viável que o processo administrativo de suspensão corra juntamente com o recurso da multa de trânsito. Uma decisão vincula a outra, não sendo necessário correr em apartado. A autoridade de trânsito possui competência para julgar ambos os processos.

A fim de tornar mais célere o processo de suspensão, os prazos para sua conclusão precisam ser estabelecidos, vinculando um período razoável para surtir os efeitos da penalidade. A CNH ou PPD precisam ser recolhidas de imediato, aguardando a conclusão do processo, sem prejuízo de ser emitido documento em substituição. O Estado, agindo assim, mesmo não podendo aplicar a penalidade antes de finalizar o processo administrativo, inibirá a sensação de impunidade, pois o infrator estará ciente de que responde a um processo de suspensão do direito de dirigir.

A apreensão do veículo conduzido, penalidade prevista no CTB e ignorada nos artigos 165 e 306, reflete tanto no cálculo do condutor, quanto no do proprietário do veículo. Além dos valores dispendidos com remoção e estadia, referida penalidade impõe o custo ao proprietário de ter restrito o uso de seu patrimônio. O condutor ao ver o veículo que conduzia ser recolhido, percebe de imediato a severidade da lei. Tal medida ainda possui o conveniente de ser aplicada

administrativamente, sem necessidade de se valer do Poder Judiciário para sua efetivação. Política de reestruturação do CTB para imposição dessa penalidade em substituição à prisão pode apresentar efeitos dissuasórios mais eficazes, influenciando na opção do condutor infrator e na cautela de seleção do proprietário ao entregar ou permitir a direção a quem fez, ou indica a possibilidade de fazer, uso de BA e assumir a direção de um veículo.

O processo de cassação da CNH ou da PPD precisa, assim como na suspensão, tornar-se menos burocrático e mais célere. O grande avanço nesse ponto para se aumentar o custo esperado do condutor infrator racional seria ampliar sua incidência de modo a valer para reincidentes superiores a 12 meses, previsão atual, e para infratores que deixarem de cumprir a exigência de acompanhamento obrigatório em tratamento psicológico/psiquiátrico. Sugere-se, ainda, a cassação para aqueles que infringem a lei nos primeiros cinco anos de habilitação. Tal alternativa influenciaria diretamente na ponderação dos atos dos condutores mais jovens, os quais estão envolvidos na maior parcela dos acidentes automobilísticos (BRASIL, 2010).

Todos os infratores do artigo 165 e 306 do CTB deveriam passar por um profissional para avaliação de suas condições psicológicas referentes ao uso de BA, com sugestões sobre necessidade de tratamento. O profissional indicaria o tipo de acompanhamento adequado e o período aproximado em que ele se daria, cabendo à autoridade competente impor a medida e acompanhar o processo para que o tratamento fosse devidamente realizado. Wells-Parker e Dill (s.d.) explicam que esse tipo coercitivo de acompanhamento representa nos Estados Unidos a principal via pela qual as pessoas encontram tratamento para o alcoolismo e explicam como tais medidas se dão:

Intervenções para os condutores alcoolizados DUI (Driver Under the Influence) podem incluir programas genéricos de tratamento de alcoolismo, oferecidos em comunidades locais; encaminhamento a grupos como os Alcoólicos Anônimos; e estratégias que visam especificamente a redução do ato de beber e dirigir, tais como programas de educação, liberdade condicional supervisionada e apresentações a sobreviventes feridos ou a familiares de vítimas mortas em acidentes relacionados ao álcool⁴⁴.

⁴⁴Mandated interventions for DUI offenders can include generic alcoholism treatment programs offered in local communities, referral to groups such as Alcoholics Anonymous (AA), and strategies that specifically aim to reduce drinking and driving, such as education programs, supervised probation, and presentations by injured survivors or families of victims killed in alcohol-related crashes.

No Canadá, em 1981, 62% dos falecidos em decorrência de acidente de trânsito apresentaram testes positivos para a presença de álcool. Em 2000, esse país conseguiu reduzir essa incidência para 35,6%. No relatório de “Boas Práticas” apresentado pelo governo canadense, essa redução se deu ancorada em três suportes básicos: prevenção primária, com conscientização da população sobre o risco de se dirigir alcoolizado; prevenção secundária, com aumento da eficiência na aplicação da lei; e prevenção terciária, na qual se buscou reduzir os riscos da reincidência daqueles que dirigiram sob a influência de álcool, possibilitando-lhes educação sobre o problema e tratamento suportado pelo Estado e Organizações Não Governamentais (ONGs) (CANADÁ, 2004).

Nesse relatório são sugeridas inúmeras boas práticas, entre elas participação obrigatória em programas de recuperação daqueles condenados por crimes de trânsito como condição para recuperar a licença para dirigir. O relatório também indica uma necessária combinação entre educação e atividades terapêuticas, independente do tempo do programa, bem como acompanhamento clínico após recuperação da licença.

Essa forma de política envolvendo o adequado tratamento daqueles flagrados na condução de um veículo sob a influência de álcool é capaz de reduzir a reincidência, bem como outros danos decorrentes do uso abusivo de BA. No caso de se verificar que não há necessidade de acompanhamento profissional para o infrator, sugere-se que mantenha a frequência obrigatória em curso de reciclagem, com adequação da medida, para que surtam os efeitos práticos de inibir a conduta específica.

3.7 Síntese do capítulo

As medidas administrativas viabilizam a imposição das penalidades sugeridas, além de reforçarem a ideia de punição imediata. Salienta-se que não

(WELLS-PARKER e DILL, s.d.)

haverá solução capaz de anular o número de infrações de trânsito, assim como não será possível esse resultado com a criminalização. No entanto, diante das peculiaridades envolvendo maior probabilidade de efetivação da punição, menor sensação de impunidade e menor custo social e econômico, entende-se que as penalidades administrativas são mais eficientes e eficazes. Ressaltando que as possíveis soluções para o problema “álcool e trânsito” precisam ser pensadas em ações conjuntas. As sugestões foram divididas, todavia, uma complementa e viabiliza as demais.

CONCLUSÃO

Os números da violência no trânsito são alarmantes no mundo, especialmente no Brasil. Grande parte dos acidentes advém da associação entre álcool e trânsito. Além de vidas perdidas, essa violência gera despesas aos particulares e ao Estado, justificando imposição de políticas públicas para solucionar o problema. Na parte introdutória da dissertação, em particular, pode se observar o saldo negativo advindo do uso abusivo de BA, em especial, quando relacionado com a direção de veículos automotores nas vias públicas.

Recentemente o problema ganhou relevância e políticas recriminatórias foram adotadas pelo CTB, reduzindo os níveis toleráveis de ingestão de BA e impondo penalidades e medidas administrativas mais severas aos infratores. Como na literatura não se encontram estudos sistemáticos que apontem ou não a eficácia da criminalização da conduta, este estudo investigou, a partir da análise da estrutura de incentivos dos AT da Polícia Rodoviária Federal, se a criminalização, enquanto medida para reduzir a infração de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, é eficaz.

Para tanto, inicialmente, contextualizou-se em que tipo de política criminal a criminalização da conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool se amolda. No capítulo 1, “A solução tradicional adotada para dissuadir o infrator de trânsito racional”, apresentou-se o percurso legislativo referente ao tema, possibilitando compreender como as leis estão sendo editadas visando ampliar a severidade das penalidades e o alcance das medidas com a redução dos índices toleráveis de álcool no sangue. Compreendeu-se que são leis voltadas a recepcionar métodos recriminatórios de políticas de Tolerância Zero, elaborados pelo Departamento de Polícia de Nova Iorque, com a ideia de impor a lei para se alcançar a ordem.

Realizou críticas a esse modelo de política pautada na criminalização de condutas no trânsito. Para isso, ponderou a prisão do condutor ébrio sob o enfoque da criminologia crítica. Chegou-se à conclusão de que a prisão é medida desproporcional e fere a dignidade humana. Essa penalidade é a mais onerosa à

sociedade, com o menor resultado prático para a redução da infração de trânsito. Ela possui alto custo, o qual está associado ao elevado dispêndio de dinheiro público para sua efetivação e pelas inúmeras sequelas sociais que dela advém.

A medida também não apresenta resultado satisfatório na redução da citada infração, conforme se demonstra a partir das teorias da pena. Primeiro, a prisão não é capaz de ressocializar o condutor ébrio. Para isso, são necessárias políticas voltadas para educação no trânsito, tratamento e acompanhamento de dependentes de BA. Ademais, as penitenciárias brasileiras não são locais adequados para recuperar um dependente ou um infrator de trânsito. Segundo, a neutralização do condutor ébrio é possível através de outras medidas administrativas, que não ensejam o uso da criminalização. A apreensão do veículo e recolhimento da CNH ou PPD apresentam, a princípio, os mesmos efeitos imediatos de retirar da via pública o condutor que está colocando em risco a segurança viária.

Concluiu-se que o uso da criminalização é desproporcional, ineficiente e ineficaz. Pune-se com a maior das penalidades previstas no sistema, expondo o cidadão às mazelas do cárcere. Todo um aparato estatal é movimentado, com o intento de colocar em prática uma penalidade, dispendendo dinheiro público para, “exemplarmente”, punir alguns poucos infratores. Portanto, as ineficácias do sistema penal em atender as demandas urgentes da criminalidade ficam ainda mais expostas.

A criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool também não é capaz de dissuadir eficientemente o infrator de trânsito. Isso se dá pelo fato de a maior severidade legislativa acarretar redução no número de fiscalização. A prisão de um condutor alcoolizado demanda uma equipe de policiais. Essa equipe despense tempo para os procedimentos burocráticos necessários para o encaminhamento do conduzido à delegacia: realiza-se a abertura de inquérito, momento em que se ouve o conduzido, os policiais e as testemunhas, encaminha-se o inquérito ao Ministério Público, que oferecerá a denúncia ao Judiciário, que, por sua vez, realizará uma série de procedimentos dispendiosos. Enquanto tudo isso ocorre, outros problemas sociais deixam de ser resolvidos.

A população fica, então, desguarnecida de segurança e de uma prestação judicial adequada para evitar e punir crimes mais graves. O sistema penal se torna

mais lento. A fiscalização torna-se reduzida. A probabilidade de outro condutor embriagado ser fiscalizado diminui. A pena esperada se torna menor. O benefício esperado pelos infratores em potencial aumenta. A infração não é inibida e o Estado aloca recurso, tempo e não diminui a violência no trânsito.

Com o exposto, ao investigar a relação entre criminalização e fiscalização da conduta de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool, por meio da Análise Econômica do Direito, comprovou-se que a medida é ineficaz. Tal assertiva foi corroborada quando analisado a estrutura de incentivos do AT (capítulo 2) e realizada uma pesquisa empírica junto à PRF. Esses AT representam significativa parcela dos responsáveis por fiscalizar a infração em estudo, apesar de estarem focados em vias rurais, com menor incidência de fiscalização nas áreas urbanas.

Constatou-se que a probabilidade de fiscalização e punição do infrator se reduz com a criminalização da infração de trânsito em estudo. Ela exige maior tempo e expõe o AT a maiores riscos. Esses dois fatores estão diretamente ligados à função de U_{AT} . As penalidades mais burocráticas e mais perigosas fazem com que a probabilidade de fiscalização reduza, pois o AT estará mais desmotivado a fiscalizar.

A criminalização aumenta a pena esperada do infrator de trânsito, que a princípio deveria estar menos propício a infringir a lei. No entanto, este tipo de medida reduz a probabilidade de ser fiscalizado e punido, causando efeito inverso do pretendido pelo legislador ao editar as “leis secas”.

As variáveis probabilidade e pena efetiva, apresentadas no modelo de Becker (1968), não são independentes caso os procedimentos se alterem. Aumentar a pena efetiva, quando isso implica diversificar a forma de fiscalização, influi diretamente na probabilidade. A prisão, por ser aparentemente a medida que exige o maior t e r , faz com que o número de f_i seja menor. Nesse sentido, t e r dos procedimentos influenciam no resultado do cálculo do infrator de trânsito racional. Por esse motivo, a criminalização aumenta o número de condutores sob o efeito de álcool que transitam com veículos e não são penalizados por não terem sido fiscalizados, ocasionando maior sensação de impunidade. O afastamento dos AT das vias dá a impressão de abandono da segurança viária pelo Estado. E, com isso, a prisão deixa de ser eficazmente dissuasória.

Não existem soluções mágicas para a violência no trânsito. Enquanto as políticas estiverem focadas em incentivar o modal rodoviário, assim como o consumo de BA, o Brasil possivelmente continuará sendo um dos países recordistas em mortes e sequelas advindas do trânsito. Não existe um único vilão para a violência. E, por isso, as políticas meramente recriminatórias não são meios capazes de reduzi-las. Trata-se de um país que o uso de BA é culturalmente aceito e incentivado. São vendidas imagens de que a posse de um veículo automotor é sinal de liberdade e poder. Com isso, aquece-se o mercado nesses setores. Por outro lado, aumenta-se o número de envolvidos em acidentes de trânsito.

Não se refuta a punição dos infratores de trânsito como devida para as políticas de redução da associação álcool e trânsito. Acredita-se, porém, que os resultados positivos derivariam de políticas integradas de educação, desincentivo ao uso de BA e ao modal rodoviário, assim como de políticas para melhorar segurança e meios de transporte público. Podem-se associar a essas medidas as políticas recriminatórias administrativas severas, que em alguns pontos são efetivas para inibir o infrator de trânsito racional. Como foi apresentado, existem inúmeras possibilidades de puni-lo: multa, suspensão ou cassação da CNH ou PPD, apreensão do veículo.

Portanto, ficou demonstrado que a criminalização da conduta de dirigir sob a influência de álcool não está de acordo com princípios de política criminal minimalistas, não atende aos fins da pena e reduz a incidência de fiscalização por parte dos AT, o que propicia o aumento no número de infrações. Dessa feita, conclui-se que a criminalização não é medida eficaz para reduzir a infração de trânsito estudada.

Por fim, sugere-se, além de pesquisas relacionadas com as propostas alternativas à criminalização (indicadas no capítulo 3), outras relacionadas com AT que possuem atuação mais concentradas em vias urbanas. O desdobramento da pesquisa para outros envolvidos na fiscalização de trânsito possibilitará compreender como o risco e o tempo é visto por agentes do DETRAN ou policiais militares, por exemplo. Outra sugestão de pesquisa está em enumerar e averiguar outras variáveis capazes de influenciar o AT a fiscalizar mais intensamente a infração, tendo em vista que este estudo se restringiu tão somente ao risco e ao

tempo. Sugere-se, ainda, pesquisas direcionadas aos condutores que foram surpreendidos na direção de veículo automotor sob a influência de álcool. A experiência deles pode demonstrar como a fiscalização e as penalidades influenciaram em suas posteriores ações no trânsito.

Referências

ABREU, Angela Maria Mendes; et al. **O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito**: uma questão de saúde pública. Esc. Anna Nery, vol.10, no.1, Rio de Janeiro, Apr. 2006. Disponível em:<<http://dx.doi.org/10.1590/S1414-81452006000100011>> Acesso em: 23 jan. 2014.

ADORNO, S. **Crise no sistema de justiça criminal**. Ciência e Cultura. Ano 54, n.1, p. 50-51, jul/set, 2002.

AKERS, Ronald L. **Rational Choice, Deterrence, and Social Learning Theory in Criminology**: The Path Not Taken, 81 J. Crim. L. & Criminology 653, 1990.

ANDERSON, David R.; SWEENEY, Dennis J.; WILLIAMS, Thomas A. **Estatística aplicada à administração e economia**. 2. ed. São Paulo: Pioneira Thonsom Learning, 2003.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Sistema penal, criminalização e cidadania no trânsito**: da promessa de segurança à eficácia invertida do Código de Trânsito Brasileiro. UFSC: Revista Sequencia: estudo jurídicos e políticos, vol.21, n.41, p. 165-188, ano 2000. Disponível em:
<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/viewFile/15420/13993>. Acesso em 19.01.2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO. **Acidentes envolvendo bicicletas, DF, 2007**. Disponível em: [Acidentesenvolvendo bicicletas DF 2007.pdf](#). Acesso em 30.01.2014.

BABOR, Thomas F. **Evidence-based alcohol policy: a call to action**. Addiction. V. 98, Issue 10, page 1341, October 2003.

BALBINOTO NETO, G. **A teoria econômica do crime**. Revista Leader, ed. 35, 26 de fev. de 2003. Disponível em < http://www.revistaleader.com.br/leader/edicao_35/ > Acesso em: 23 out. 2013.

BARATA, Alessandro. **Funções instrumentais e simbólicas do direito penal.** Lineamentos de uma teoria do bem jurídico. Trad. Ana Lúcia Sabadell. Alemanha: Universidade de Saarland, 1990.

BATISTA, Nilo. **Introdução crítica ao direito penal brasileiro.** 3 ed. Rio de Janeiro: ed. Revan, 1990.

BECCARIA, Cesare. **Dos delitos e das penas.** Bauru: Edipro, 1993.

BECKER, G. S. **Crime and punishment:** an economic approach. Journal of political economy, vol. 76, n. 01, p. 169-217, 1968.

BELLI, Benoni. **Tolerância zero e democracia no Brasil:** visões da segurança pública na década de 90. São Paulo: ed. Perspectiva, 2004.

BENSON, Bruce L. et al. **Beer taxation and alcohol-related traffic fatalities.** Southern Economic Journal, 66(2), p. 214-249, 1999.

BENTHAM, Jeremy; et al. **O Panóptico.** Organização de Tomaz Tadeu; traduções de Guacira Lopes Louro; et al. 2ª Ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2008.

BORBA, Rodrigo Esperança. **Lei Seca de Constitucionalidade.** Revista IOB de Direito Penal e Processual Penal. Porto Alegre: Síntese, v. 9, n. 51, ago/set. 2008.

BRASIL. **Lei 9.099/95, de 26 de setembro de 1995.** Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília-DF, 27 set. 1995.

_____. **Código de trânsito brasileiro.** Lei 9.503 de 23 de set. de 1997. Brasília-DF, 1997.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. **Álcool e redução de danos:** uma abordagem inovadora para países em transição. 1. ed. em português, ampl. – Brasília: Ministério da Saúde, 2004.

_____. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras** – Relatório executivo – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006a.

_____. **Lei 11.275, de 07 de fevereiro de 2006.** Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 08 fev. 2006b.

_____. **I Levantamento Nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira.** Elaboração, redação e organização: Ronaldo Laranjeira; et al.; Revisão técnica científica: Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte. Brasília: Secretaria Nacional Antidrogas, 2007.

_____. **Medida Provisória nº. 415, de 21 de janeiro de 2008.** Proíbe a comercialização de BA em rodovias federais e acresce dispositivo à Lei no. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – CTB. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 22 jan. 2008a.

_____. **Lei n. 11.705 de 19 de jun. de 2008.** Altera a lei 9503, de 23 de setembro de 2007, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a lei 9.294, de 15 de julho de 1996 [...]. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 20 jun. 2008b.

_____. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito.** RENAEST 2008. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), 2009.

_____. **Lei 12.403 de 04 de maio de 2011.** Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, relativos à prisão processual, fiança, liberdade provisória, demais medidas cautelares, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 05 maio 2011.

_____. **Decreto no. 7.725, de 21 de maio de 2012.** Altera as Notas Complementares [...] da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI [...]. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 22 maio 2012a.

_____. **Lei 12.760 de 20 de dez. de 2012.** Altera a lei 9.503, de 23 de setembro de 2007, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília-DF, 21 dez. 2012b.

_____. **Relatórios estatísticos.** Sistema Integrado de Informações Penitenciárias (InfoPen) - Departamento Penitenciário Nacional - Ministério da Justiça. 2012c. Disponível em < <http://portal.mj.gov.br/main.asp?View={D574E9CE-3C7D-437A-A5B6-22166AD2E896}&BrowserType=NN&LangID=pt-br¶ms=itemID%3D%7BC37B2AE9-4C68-4006-8B16-24D28407509C%7D%3B&UIPartUID=%7B2868BA3C-1C72-4347-BE11-A26F70F4CB26%7D>> Acesso em 19 nov. 2013

_____. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Vigilância de violências e acidentes em serviços sentinelas de urgência e emergência-VIVA. Boletim Epidemiológico, vol. 44, nº 8, 2013a.

_____. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. **Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. 2013b.

_____. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. 2013c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>. Acesso em: 12 nov. 2013..

CAMBI, Eduardo. **Álcool, trânsito, silêncio e impunidade**. Rev. MPMG Jurídico, nº 17, jul./ago./set. 2009.

CAMPOS, Manuel do Carmo da Silva; et al. **Transporte Coletivo: Um estudo sobre o nível de satisfação dos usuários a partir dos cinco terminais e paradas de ônibus de Manaus**. Disponível em < <http://dialogica.ufam.edu.br/dialogicaV2-N5/Transporte%20coletivo.pdf> > Acesso em: 22 nov. 2013

CANADA. **Best Practices: Treatment and rehabilitation for driving while impaired offenders**. Disponível em: <<http://healthcanada.ca>> Acesso em: 28 jan. 2014.

CASTRO, Cássio Benvenuto de. **Retroatividade “secundum eventum probationis” do novo art. 306 do C.T.B.** Revista eletrônica Derecho Penal online. Atualizado em 2008. Disponível em: <http://www.derechopenalonline.com>. Acesso em 26.12.2010.

CARVALHO, Saulo de. **Pena e garantias**. 3 ed. Rio de Janeiro: ed. Lumen Juris, 2008. Disponível em: <http://www.itecrs.org/artigos/dpenal/CarvalhoPenaGarantias.pdf>. Acesso em 05 fev. 2011.

CHALOUPKA, F. J.; SAFFER, Henry; GROSSMAN, Michael. **Alcohol control policies and motor vehicle**. NBER Working Paper 3831. EUA, 1991. Disponível em <http://www.nber.org/papers/w3831.pdf?new_window=1> Acesso em: 29 out. 2013.

CHALOUPKA, F. J.; WECHSLER, H. **Binge drinking in College**: The impact of price, availability, and alcohol control policies. Contemporary Economic Policy. EUA. 1993.

CHALOUPKA, F. J.; XU, Xin. **The effects of prices on alcohol use and its consequences**. Alcohol Research & Health, Volume 34, Issue Number 2. EUA, 2011. Disponível em <<http://pubs.niaaa.nih.gov/publications/arh342/236-245.htm>> Acesso em 29 out. 2013.

COOTER, Robert. **Models of Morality in Law and Economics: Self- Control and Self-Improvement for the Bad Man of Holmes**. Berkeley Law Scholarship Repository, 1998.

COOTER, Robert; ULEN, Thomas. **Direito e Economia**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

CUFFA, Marina de. **Percepção e comportamento de risco de beber e dirigir**: um perfil do universitário de Curitiba. Curitiba, 2012.

DELMANTO, Roberto. **As Inconstitucionalidades da Lei Seca**. Boletim IBCCRIM, Ano 16, nº 189, Agosto 2008.

DE PAULA, D. A. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, vol. 3, n. 2, p.142-156, 2010.

Declaração Universal dos Direitos Humanos. Assembléia Geral das Nações Unidas. 10 de dez. de 1948.

DIAS NETO, Theodomiro. **Segurança urbana**: o modelo da nova prevenção. São Paulo: ed. Revista dos Tribunais: Fundação Getúlio Vargas, 2005.

DYE, Thomas. **Understanding Public Policy**. Upper Sadlle River, N. J.: Prentice Hall, 2005.

EDWARDS, G.; et al. **O tratamento do alcoolismo**: um guia para profissionais de saúde. Ed. Artmed. Porto Alegre, 2005.

EHRLICH, Isaac. **Participation in Illegitimate Activities**: A Theoretical and Empirical Investigation. Journal of Political Economy, p.p. 521-65, 1973.

EVANS, Leonard. Airbag effectiveness in preventing fatalities predicted according to type of crash, driver age, and blood alcohol concentration. **Accident Analysis & Prevention**, vol. 23, issue 6, p. 531-541, dez. 1991.

FELL, J. C.; NASH, C.E. **The nature of the alcohol problem in U.S. fatal crashes.** Heath Educ Q, New York, v. 16, n. 3, p. 335-343, 1989.

FELL, J.C.; TIPPETTS, A.S.; VOAS, R.B. **Fatal traffic crashes involving drinking drivers:** what have we learned? Ann Adv Automot Med, v. 53, p. 63-76, oct. 2009.

FERRAJOLI, Luigi. **Direito e razão:** teoria do garantismo penal. 4. ed. rev. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2014.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir:** nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramallete. 36 ed. Petrópolis: ed. Vozes, 2009.

FREY, Klaus. **Políticas públicas:** um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Revista Planejamento e políticas públicas, n. 21, Jun. 2000. Disponível em:
<http://desafios2.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/viewFile/89/158>

GALLASSI, A. D.; et al. **Custos dos problemas causados pelo abuso de álcool.** Rev. Psiq. Clín., 35, supl. 1; 25-30, 2008. Disponível em:
<<http://www.hcnet.usp.br/ipq/revista/vol35/s1/25.htm>> Acesso em: 28 jan. 2014.

GAVIRIA, Alejandro. **Increasing Returns and the Evolution of Violent Crime:** the Case of Colombia. Journal of Development Economics, vol.61, 1-25, 2000.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1996.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOMES, Luiz Flávio. **Princípio da ofensividade no direito penal.** São Paulo. Ed. Revista dos Tribunais, v. 6, 2002.

GOTTFREDSON, M. R., & HIRSCHI, T. **A general theory of crime**. Stanford, CA: Stanford University Press. 1990.

GUERRA FILHO, Willis Santiago. **O Princípio da Proporcionalidade em direito constitucional e em direito privado no Brasil**. Artigo publicado no Mundo Jurídico (www.mundojuridico.adv.br) em 10.05.2003. Disponível em: http://www.mundojuridico.adv.br/sis_artigos/artigos.asp?codigo=701. Acesso em 01.02.2011.

GUIMARÃES, Cláudio Alberto Gabriel. **Análise crítica às teorias econômicas do Direito Penal**. Disponível em: <https://aplicacao.mp.mg.gov.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/132/analise%20critica_Guimaraes.pdf?sequence=1> Acesso em: 07 nov. 2013.

HENG, K.; et al. **Moderate alcohol intake and motor vehicle crashes: the conflict between health advantage and at-risk use**. Alcohol and Alcoholism 2006; 41(4):451-4.

HOFFMANN, M. H.; CARBONELI, H.; MONTORO, L. **Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção**. Psicol. cienc. prof., vol.16, nº.2. Brasília, 1996.

HULSMAN, Louk; et al. **Penas perdidas. O sistema penal em questão**. Trad. Maria Lúcia Karan. 2 ed. Rio de Janeiro: ed. Luam, 1997.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade Urbana**. Sistema de Indicadores de Percepção Urbana – SIPS, 2011. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf> Acesso em: 26 nov. 2013.

_____. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília, 2013. Disponível em<http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/notatecnicadirur_transpostetarifas.pdf> Acesso em: 26 nov. 2013.

KENKEL, Donald S. **Prohibition versus taxation: reconsidering the legal drinking age**. Contemporary Economic Policy, vol. 11, issue 3, p. 48-57, jul. 1993.

_____. **New estimates of the optimal tax on alcohol**. Economic Inquiry, vol. 34, issue 2, p. 296-319, abr. 1996.

KESSLER, Felix. **Do “acaso” de uso de drogas ao “descaso” dos comportamentos de risco**. Rev Psiquiatr RS. 2009; 31(3):135-137.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia de trabalho científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

_____. **Fundamentos de metodologia científica**. 6 ed., 7. reimp. São Paulo: Atlas, 2007.

LARANJEIRA, Ronaldo; ROMANO, Marco. **Consenso brasileiro sobre políticas públicas do álcool**. Ver. Bras. Psiquiatr., 2004; 26 (Supl I): 68-77. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/a17v26s1.pdf>> Acesso em: 27 nov. 2013.

LARANJEIRA, Ronaldo; DUAILIBI, S. M.; PINSKI, I. **Álcool e violência**: a psiquiatria e a saúde pública. Rev. Bras. Psiquiatr. Vol.27, nº.3, São Paulo, Sept. 2005. Disponível em < <http://dx.doi.org/10.1590/S1516-44462005000300004>> Acesso em: 09 dez. 2013.

LARANJEIRA, Ronaldo; et al. **Prevalência do beber e do dirigir em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil**. Cad. Saúde Pública, v. 24, n. 4, Rio de Janeiro, 2008.

LARANJEIRA, R. ; CAETANO, R. ; ZALESKI, M. ; PINSKY, I. **Alcohol use patterns among Brazilian adults**. Revista Brasileira de Psiquiatria (São Paulo. 1999. Impresso), v. 32, p. 231-241, 2010.

LEFEVRE, F.; LEFEVRE, A. M. C. **O discurso do sujeito coletivo**: um novo enfoque em pesquisa qualitativa. Caxias do Sul: Educs, 2003.

_____. **O sujeito coletivo que fala**. Interface, v.10, n.20, Botucatu, jul./dez. 2006. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-32832006000200017>. Acesso em 25 nov. 2014.

LOBATO, Monteiro. **Mundo da Lua**. Ed. Globo. 2008.

LUNDBORG, P.; LINDGREN, B. **Risk perceptions and alcohol consumption among young people**. Journal of Risk and Uncertainty, v. 25, n. 2, p. 165-183. 2002.

MAGLIARELLI, Filipe Vergniano. **Sistema prisional não regenera e nem ressocializa o indivíduo**. Rev. Consultor Jurídico, 22 de jan. 2014. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2014-jan-22/filipe-magliarelli-sistema-prisional-nao-regenera-nem-ressocializa-individuo>> Acesso em: 23 jan. 2014.

MANKIW, N. Gregory. **Princípios de microeconomia**. Trad. Allan Vidigal Hastings e Elisete Paes e Lima. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

MINAYO, Maria Cecília de Souza et al. **Avaliação por triangulação de métodos: abordagem de programas sociais**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2005.

MINERVI, N. A. **Análise fatorial e de séries temporais aplicadas às séries dos acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras**. Dissertação de mestrado; Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013.

MONTORO, L.; et al. **Manual de seguridad vial: el factor humano**. Barcelona, 2000.

MORAES, Alcemir da Silva. **A nova redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro e os princípios do direito penal constitucional**. Revista eletrônica webartigos.com, publicado em 6 de fev. de 2009. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/14159/1/A-NOVA-REDACAO-DO-ARTIGO-306-DO-CODIGO-DE-TRANSITO-BRASILEIRO-E-OS-PRINCIPIOS-DO-DIREITO-PENAL-CONSTITUCIONAL/pagina1.html>. Acesso em 24.01.2011.

MORTES no trânsito caem 37% em Curitiba com maior rigor na Lei Seca. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba, 20 set. 2013. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/mortes-no-transito-caem-37-em-curitiba-com-maior-rigor-na-lei-seca/30734>> Acesso em: 21 nov. 2013.

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. P. **Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada**. Rev. Saúde Pública, vol.41, nº.2. São Paulo, Apr. 2007. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89102007000200017>> Acesso em: 28 jan. 2014.

OLIVEIRA, André Abreu de. **Lei nº. 11.705/08: novidades no combate à embriaguez ao volante**. 04 de jul. de 2009. Disponível em: <http://www2.forumseguranca.org.br/node/22685>. Acesso em: 24.01.2011.

PESTANA, Maria Helena; GAGEIRO, João Nunes. **Análise de dados para ciências sociais: a complementariedade do SPSS**. 3. ed. Lisboa: Sílabo, 2003.

PIQUERO, Alex R.; GIBSON, C. L.; TIBBETTS, S. G. **Self-control, binge drinking and alcohol-related behaviours**. *Criminal Behaviour and Mental Health*, 12, 135–154, 2002. Disponível em <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/cbm.492/pdf>> Acesso em: 07 nov. 2013.

PONCE, J.C.; et al. **Alcohol-related traffic accidents with fatal outcomes in the city of São Paulo**. *Accident Anal Prev*, v. 43, p. 782-787, 2011.

POSNER, Richard A. **Fronteiras da Teoria do Direito**. Trad. Evandro Ferreira e Silva e outros. São Paulo: ed. WMF Martins Fontes, 2011.

REHM, J.; et al. **Alcohol and global health 1: global burden of disease and injury and economic cost attributable to alcohol use and alcohol-use disorders**. *Lancet*, 2009.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 1989.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisas em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RODRIGUES, Marta M. Assumpção. **Políticas Públicas**. Ed. Publifolha, 2010.

RODRIGUES, M. A.; SORRATINI, J.A. **A qualidade no transporte coletivo urbano**. Universidade Federal de Uberlândia.

RUBIN, P. H. **The economics of crime**. *Atlantics Economics Review*, v. 28, n. 4, p. 38-43, 1978.

SENAD/CEBRID. **II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil**. Brasília; SENAD/UNIFESP, 2005.

SENAD. **Uso de BA e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. PECHANASKY, Flávio; et al. (Org.). Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. Porto Alegre-RS, 2010.

SILVA JÚNIOR, Edson Miguel da. **Crimes de perigo no Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo : Boletim IBCCrim nº. 76/6. março/1999.

SILVA, Antônio Carlos Ribeiro da. **Metodologia de pesquisa aplicada à contabilidade**: orientações para estudos, projetos, artigos, relatórios, monografias, dissertações, teses. São Paulo: Atlas, 2003.

SILVEIRA, Fabiano Augusto Martins. A Constituição e o princípio da ofensividade penal vinte anos depois. In: DANTAS, Bruno; et al. (Org.). **Constituição de 1988: o Brasil 20 anos depois**. Brasília: Senado Federal, 2008, v. 1, p. 315-348.

SHIKIDA, Pery Francisco Assis. **Considerações sobre a Economia do Crime no Brasil**: um sumário de 10 anos de pesquisa. EALR, v. 1, nº 2, p. 324-344, jul-dez, 2010.

SLOAN, F.A.; REILLY, B.A.; SCHENZLER, C. **The Effects of Prices, Civil and Criminal Sanctions, and Law Enforcement on Alcohol-Related Mortality**. Journal of Studies on Alcohol 5, pp. 454-465. EUA. 1994a.

_____. **Tort Liability versus Other Approaches for Deterring Careless Driving**. International Review of Law and Economics 14, pp. 53–71. EUA. 1994b.

SOUSA, Tanara Rosângela Vieira. **Ensaio em economia da saúde**: o risco e o valor de uma vida estatística no caso dos acidentes de trânsito na cidade de Porto Alegre. Porto Alegre, 2010.

SOUSA, Tanara Rosângela Vieira; CORREA, E.; STAMPE, M. Z.; PÔRTO JÚNIOR, S. S.; BONI, R. Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associados ao uso de álcool em Porto Alegre. In PECHANESKY, Flávio et al. (Org.). **Uso de BA e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010a. p. 100-110.

SOUSA, Tanara Rosângela Vieira; PORTO JÚNIOR, Sabino da Silva. **Valorando os benefícios da redução do risco de lesões e mortes por acidentes de trânsito causadas pelo consumo de BA em Porto Alegre**. In PECHANESKY, Flávio et al. (Org.). **Uso de BA e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010b. p. 112-121.

STRECK, Lênio Luis. **Indignai-vos! E estocai comida! Nada tendes a perder a não ser...** Revista Consultor Jurídico, 30 jan. 2014. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2014-jan-30/senso-incomum-indignai-vos-estocai-comida-nada-tendes-perder-nao>> Acesso em 07 fev. 2014.

TAVARES, António F.; et al. **Reckless Driving in Portugal**: The Deterrent Impact of Increased Penalties on Traffic Accidents. European Society of Criminology Conference. Portugal. 2005.

ULIANO, Bruno Antônio. **(In)Constitucionalidade da lei 11.705/2008**. UNISUL, 2008. Disponível em:
http://portal2.unisul.br/content/navitacontent_/userFiles/File/cursos/cursos_graduacao/Direito_Tubarao/monografias/Bruno_Ant_nio_Uliano.pdf. Acesso em: 03 fev. 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Risco no trânsito, omissão e calamidade**: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. Ed. do Autor. São Paulo, 2013.

VERGARA, Benito Salvatore, (Org.) **Pesquisa de marketing**: uma abordagem quantitativa e qualitativa. São Paulo: Saraiva 2010.

VIERIA, Carolina Belli et al. **Motivação na administração pública**: considerações teóricas sobre a aplicabilidade dos pressupostos das teorias motivacionais na esfera pública. Revista ADMpg Gestão Estratégica, v. 4, n. 1, 2011.

VISCUSI, W. K. **Do smokers Underestimate Risks?** Journal of Political Economy, v. 98, n. 6, p. 1253-1259, 1990.

WACQUANT, Loic. **Punir os Pobres**: a nova gestão da miséria nos Estados Unidos. Rio de Janeiro: Instituto Carioca de Criminologia: F. Bastos, 2001.

WELLS-PARKER, E.; DILL, P. L. **Court-Mandated Treatment for Convicted Drinking Drivers**. National Institute on alcohol abuse and alcoholism. Disponível em < <http://pubs.niaaa.nih.gov/publications/arh291/41-48.htm> > Acesso em: 01 nov. 2013.

WHO – World Health Organization. **World report on road traffic injury prevention**. 2004. Disponível em:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_en_rev.pdf. Acesso em: 15 nov. 2013.

_____. **Global status report on alcohol and health**. 2011. Disponível em:
http://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/msbgsruprofiles.pdf Acesso em: 12 nov. 2013.

_____. **Global Status Report on Road Safety: Time for action.** Geneva, 2009.

ZACKSESKI, Cristina. **Da prevenção penal à “nova prevenção”.** In Revista Brasileira de Ciências Criminais, n. 29. São Paulo: RT, 2000, p. 167-191.

_____. **A guerra contra o crime:** permanência do autoritarismo na política criminal latino-americana. Disponível em <http://www.criminologiacritica.com.br/textos/A%20GUERRA%20CONTRA%20O%20CRIME.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2011.

_____. **Los modelos de prevención de conflictos y participación ciudadana en el Distrito Federal.** Revista de Ciencias penales Iter Criminis, n.10, p.117-148, Jul/ago. 2009.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl. **Em busca das penas perdidas:** a perda da legitimidade do sistema penal. Trad. Vânia Romano Pedrosa e Amir Lopes da Conceição. 5 ed. Rio de Janeiro: ed. Revan, 2001.

APÊNDICE A - Questionário

Pesquisa direcionada a policiais rodoviários federais sobre a fiscalização da infração e do crime de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.

Centro Universitário de Brasília – UniCEUB

Pesquisador responsável: Daniel Jonas Rocha

Prof. Orientador: Gustavo Ferreira Ribeiro

O senhor(a) está sendo convidado(a) a participar da pesquisa para conclusão do curso de mestrado do pesquisador Daniel Jonas Rocha. A pesquisa é direcionada a policiais rodoviários federais, que responderão a 13 perguntas relacionadas à fiscalização da infração e do crime de trânsito de dirigir veículo automotor sob a influência de álcool.

A pesquisa será realizada através do acesso ao link abaixo. Sua participação é voluntária e não terá nenhum prejuízo se não quiser participar. Os resultados deste trabalho poderão ser publicados, entretanto, ele mostrará apenas os resultados obtidos como um todo, sem revelar seu nome ou qualquer informação que esteja relacionada com sua privacidade. Dessa forma, concluindo o questionário, o senhor terá consentido a participar da pesquisa de forma livre, autorizando a divulgação dos resultados.

Os resultados da pesquisa lhes serão disponibilizados com envio para seu e-mail funcional. O pesquisador também se compromete viabilizar a divulgação do trabalho junto à Polícia Rodoviária Federal.

Se houver alguma consideração ou dúvida referente aos aspectos éticos da pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário de Brasília – CEP/UniCEUB, que aprovou esta pesquisa, pelo telefone (61) 3966-1511. Também entre em contato para informar ocorrências irregulares ou danosas durante a sua participação no estudo. O pesquisador pode ser contatado pelo celular (61) 8304-8270 ou pelo e-mail funcional daniel.jonas@prf.gov.br.

Questionário:

01 – Em qual região do Brasil está lotado?

- a) sul
- b) sudeste
- c) centro-oeste
- d) nordeste
- e) norte

02 – Há quanto tempo é policial rodoviário federal?

- a) menos de 3 anos;
- b) entre 3 e 6 anos;
- c) entre 6 e 10 anos;
- d) mais de 10 anos.

03 – Já efetuou fiscalização focada na infração de dirigir sob a influência de álcool?

- a) sim b) não

04 – Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) para o condutor que infringir o artigo 165, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

- a) menos de 30 min.
- b) entre 30 e 60 min.
- c) entre 01 e 02 horas
- d) entre 02 e 03 horas
- e) entre 03 e 04 horas
- f) mais de 04 horas.

05 – Quanto tempo aproximadamente se leva para fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito ao condutor que infringir o artigo 306, do CTB: “dirigir sob a influência de álcool”?

- a) menos de 30 min.
- b) entre 30 e 60 min.
- c) entre 01 e 02 horas
- d) entre 02 e 03 horas
- e) entre 03 e 04 horas
- f) mais de 04 horas.

06 – Procedimentos que exigem menor tempo para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

- a) concordo totalmente
- b) concordo parcialmente
- c) não concordo, nem discordo
- d) discordo totalmente

07- Considerando uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e lavrar um Auto de Infração de Trânsito (AIT) de dirigir sob a influência de álcool?

- a) 01
- b) 02
- c) 03
- d) 04
- e) 05
- f) 06

08- Considerando em uma escala de risco de 01 à 06, na qual 01 é ausência total de risco e 06 alto risco, quanto considera o risco de uma equipe com dois policiais rodoviários federais fiscalizar e efetuar uma prisão de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

- a) 01
- b) 02
- c) 03
- d) 04
- e) 05
- f) 06

09- Procedimentos que exigem menor risco para sua efetivação incentivam o policial rodoviário federal a fiscalizar mais. Quanto à assertiva:

- a) concordo totalmente
- b) concordo parcialmente
- c) não concordo, nem discordo
- d) discordo totalmente

10- A descriminalização do ato de dirigir sob a influência de álcool aumentaria o número de fiscalizações e autuações. Quanto à assertiva:

- a) concordo totalmente
- b) concordo parcialmente
- c) não concordo, nem discordo
- d) discordo totalmente

11- As alterações legislativas no CTB pelas leis 11.705/08 e 12.760/12 (“leis secas”) incentivaram a fiscalizar mais intensamente a infração de dirigir sob a influência de álcool. Quanto à assertiva:

- a) concordo totalmente
- b) concordo parcialmente
- c) não concordo, nem discordo
- d) discordo totalmente

12- Nos últimos anos houve um aumento no número de autuações pela polícia rodoviária federal para a infração de dirigir sob a influência de álcool. Em 2005 foram 2.075 autuações e em 2012 o número de autuações subiu para 33.034 (SIGER/PRF). Em sua opinião, esse aumento se deu por (pode marcar uma ou mais assertiva):

- a) maior disponibilidade de equipamentos para a fiscalização
- b) aumento no número de policiais rodoviários federais
- c) alteração legislativa (maior severidade)
- d) conscientização dos policiais rodoviários federais
- e) maior número de infratores de trânsito
- f) outras.

13- Em sua opinião, o que poderia influenciar positivamente para o policial rodoviário federal atuar mais efetivamente na fiscalização da infração de trânsito de dirigir sob a influência de álcool?

APÊNDICE B - Cálculo da amostra⁴⁵

Para o cálculo do tamanho da amostra por região de Policiais Rodoviários Federais, foi utilizada a equação proposta por Anderson, Sweeney e Willians (2003), que possibilita a estimativa por intervalo de uma proporção da população (FÓRMULA 1).

$$n = \frac{(Z)^2 P(1 - P)}{E^2} \quad (1)$$

Em que:

- n = Tamanho inicial da amostra.
- Z = Nível de confiança desejado, que determina o valor de "Z", o valor crítico da distribuição normal. Para 95% de confiança, Z=1,95.
- E = Erro de amostragem permitido.
- P= Verdadeira proporção de *sucessos*.

O tamanho das amostras foi estabelecido para um intervalo de confiança de 95% e erro amostral de 3% para cada uma das regiões pesquisadas, conforme os cálculos apresentados na Fórmula 2.

$$n_0 = \frac{(1,96)^2 * 0,5 * (1 - 0,5)}{0,03^2} = 1068$$

$$n = \frac{n_0 * N}{n_0 + (N - 1)} = \frac{1068 * 10347}{1067 + 10346} = 10347$$

Cálculo do Tamanho da Amostra em função do Intervalo de Confiança proposta por Valentim Rodrigues Alferes (Universidade de Coimbra, 2002) valferes@fpce.uc.pt. Utilizando o syntax no software SPSS.

INPUT PROGRAM.

LOOP #X=1 TO 1.

END CASE.

END LOOP.

END FILE.

END INPUT PROGRAM.

* Introduza o nível de confiança (95% por defeito).

COMPUTE NC = 95.

* Introduza o intervalo de confiança (em percentagem).

⁴⁵ Responsável técnico pela análise estatística: Professor Mc. Ronaldo Pereira Caixeta.

```

COMPUTE IC = 3.00.
* Introduza o tamanho da população (se desconhecido, N_POP = 0).
COMPUTE N_POP = 10347.
* Introduza a proporção na população (se desconhecida, P = 0.50).
COMPUTE P = 0.50.
RECODE N_POP(0=SYSMIS).
COMPUTE ICC=IC/100.
COMPUTE Z=IDF.NORMAL(((1-NC/100)/2+NC/100),0,1).
COMPUTE N_AM=(Z*SQRT(P*(1-P))/ICC)*(Z*SQRT(P*(1-P))/ICC).
COMPUTE N_AM_COR=((Z*Z*(P*(1-P))*N_POP))/(Z**2*(P*(1-P))+(N_POP-1)*ICC**2).
COMPUTE N_AM=TRUNC(N_AM)+1.
COMPUTE N_AM_COR=TRUNC(N_AM_COR)+1.
EXECUTE.
FORMATS N_AM(F8.0) N_AM_COR(F8.0) N_POP(F12.0) NC(F8.2) IC(F8.2) P(F8.2).
LIST VARIABLES=N_AM N_AM_COR IC NC P N_POP.

```

```

      N_AM N_AM_COR   IC   NC   P   N_POP
      1068   968   3,00  95,00 ,50  10347

```

Amostra corrigida = 968 policiais.

Foi utilizada a técnica de amostragem não-probabilística por cotas do número de PRF pesquisados por região adotando a regra da proporcionalidade.

Tabela: Tamanho da amostra por região.

Região	Nº Policiais (N)	Percentual	Amostra
Sul	2309	22,3	216
Sudeste	2475	23,9	232
Norte	902	8,7	84
Nordeste	2859	27,6	267
Centro-oeste	1802	17,4	169
Total	10347	100,00	968

APÊNDICE C - Técnica estatística⁴⁶

Para atender os objetivos da pesquisa foram feitas as seguintes análises:

A) Frequência relativa em (%)

$$Fr(\%) = \frac{Fa}{n} \times 100 \quad (3)$$

Em que:

Fr(%) = Frequência relativa em (%)

Fa = Frequência absoluta, resultado da contagem por categoria.

n = Tamanho da amostra (número de respondentes).

B) Teste de independência do Qui-quadrado

O teste de independência do qui-quadrado (χ^2) ou de Pearson, aplicado a variáveis nominais, permite inferir os resultados da amostra aleatória para o universo de pesquisados (PESTANA e GAGEIRO, 2003). Através deste teste é possível formular duas hipóteses: H0: (hipótese nula), considera que as variáveis são independentes. H1: (hipótese alternativa), considera que existe relação entre as variáveis. Neste trabalho adotou-se um nível de corte para a significância igual ou menor do que 0,05 (5%).

⁴⁶ Responsável técnico pela análise estatística: Professor Me. Ronaldo Pereira Caixeta.