Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.13, 2023
ISSN 2178-6925

OS 15 ANOS DA LEI SECA E SEUS IMPACTOS NA SEGURANÇA VIÁRIA

THE 15 YEARS OF DRY LAW AND ITS IMPACTS ON ROAD SAFETY

Jaílson Costa Silva Diniz
Graduando em Direito,
Centro Universitário de Caratinga (UNEC) – Campus Nanuque, Brasil
E-mail: jailsonpmmg9@gmail.com

Luciana Vieira dos Santos
Graduanda em Direito,
Centro Universitário de Caratinga (UNEC) – Campus Nanuque, Brasil
E-mail: lucianavieira153@hotmail.com

Carlos Augusto Lima Vaz da Silva
Mestre em Direito e Inovação (UFJF),
Centro Universitário de Caratinga (UNEC) – Campus Nanuque, Brasil
E-mail: limavaz.adv@gmail.com

Resumo

A Lei Seca é uma lei que em seu conjunto de ações normatizadas tem como objetivo repreender os usuários de automóveis, assim como prevenir os pedestres e ciclistas, quanto a acidentes ocasionados pela ingestão de bebida alcoólica de um terceiro. Em razão do advento dessa legislação, a realização de estudos acerca das consequências dessa legislação e a ocorrência de acidentes adquire maior importância, justamente buscando analisar os seus impactos. Este trabalho tem como objetivo responder a seguinte questão: quais os impactos da Lei n. 11.705/08 (Lei Seca) na segurança viária, em especial, após 15 anos de sua edição? Esse problema foi avaliado não somente por revisão bibliográfica, mas especialmente, mediante análise documental referente aos dados de acidentes de trânsito no período 2007-2021. Ao fim deste estudo pode-se constatar que o número de acidentes de trânsito sofreu uma queda significativa ao longo dos anos, mas guarda em período recente uma certa estabilidade. No entanto, considerando o aumento da frota existente no mesmo período, torna-se evidente a importância desta lei e de medidas que permitam melhorias na segurança no trânsito.

Palavras-chave: Lei seca; Legislação; Segurança viária; Consumo de bebida alcoólica; Acidentes no trânsito.

Abstract

The Dry Law is a law that, in its set of standardized actions, aims to reprimand car users, as well as prevent pedestrians and cyclists, regarding accidents caused by the ingestion of alcoholic beverages by a third party. Due to the advent of this legislation, carrying out studies on the consequences of this legislation and the occurrence of accidents acquires greater importance, precisely seeking to analyze its impacts. This work aims to answer the following question: what are the impacts of Law no. 11.705/08 (Dry Law) in road safety, especially after 15 years of its publication? This problem was evaluated not only through a bibliographical review, but especially through documentary analysis

referring to traffic accident data in the period 2007-2021. At the end of this study it can be seen that the number of traffic accidents has suffered a significant drop over the years, but has maintained a certain stability in recent times. However, considering the increase in the existing fleet in the same period, the importance of this law and of measures that allow improvements in traffic safety becomes evident.

Keywords: Dry law; Legislation; Road safety; Consumption of alcoholic beverages; Traffic accidents.

1. Introdução

Sabe-se que consumo de bebida alcoólica tem sido apontado como um dos principais fatores que influenciam a ocorrência de acidentes de trânsito, resultando em um verdadeiro cenário de insegurança. A segurança viária, por sua vez, pode ser compreendida como “o conjunto de métodos, ações e normas existentes necessários para a circulação segura de pessoas e veículos nas ruas e rodovias, com a finalidade de prevenir e reduzir o risco de acidentes” (BRASIL, 2023).

Dessa forma, medidas que busquem promover a diminuição do consumo de bebidas alcoólicas e a condução de veículos, visando prevenir e reduzir o risco de acidentes, enquadra-se como uma política pública de segurança viária.

A partir dessa premissa, o legislador brasileiro tem atuado de forma profícua, promovendo mudanças na legislação de trânsito (Lei n. 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro), ganhando destaque a Lei n.11.705/08, popularmente conhecida como “Lei Seca”, que teve a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Em razão do advento dessa legislação, a realização de estudos acerca da ocorrência de acidentes de trânsito adquire maior importância, justamente buscando analisar os impactos da nova legislação.

Por essa razão, faz-se necessária uma investigação mais aprofundada das políticas de limites de álcool no sangue e sua correlação com a taxa de fatalidade. Diante desse dilema, este trabalho buscará analisar a dinâmica da Lei Seca e se a referida mudança legislativa contribuiu efetivamente para a prevenção e redução do número de acidentes.

Assim, este trabalho busca responder a seguinte questão: quais os impactos da Lei n. 11.705/08 (Lei Seca) na segurança viária, em especial, após 15 anos de sua edição?

Como hipótese, acredita-se que ao fim do trabalho, será possível notar que a mudança legislativa trouxe impactos positivos, alcançando em parte o seu

desiderato. Significa dizer, espera-se que as alterações tenha sido eficazes na inibição da condução de veículos automotores sob efeito de álcool nas vias.

O desenvolvimento do presente estudo visa possibilitar a compreensão um pouco mais sobre o processo histórico da Lei Seca, os motivos que geraram a atuação do legislador e os impactos na segurança viária após a sua criação, em especial, pelo fato do Brasil ser um dos países com maior número de mortes no trânsito, sendo em sua maioria provocadas por motoristas alcoolizados.

2. Objetivos:

Tem-se como objetivo geral da pesquisa analisar os impactos da Lei n. 11.705/08 (Lei Seca) na segurança viária e como objetivos específicos: 1) identificar os motivos que levaram à implantação da Lei Seca; 2) listar os benefícios que a edição da Lei trouxe para a segurança no trânsito; e, 3) identificar de maneira precisa se a edição de leis mais rígidas em matéria de trânsito influenciaram no número de óbitos ao longo dos anos.

3. O Surgimento da Lei n. 11.705/08 - Lei Seca

O uso de álcool é um dos maiores fatores de risco no mundo e seu consumo em qualquer quantidade ou regularidade causa substancial perda da saúde. Esta é uma afirmativa que se opõe ao mito de que seu consumo moderado traz algum benefício, essa prerrogativa é o que torna necessária a adoção de leis que regulamentam o consumo de bebida alcoólica antes de realizar atividades importantes, como dirigir um automóvel.

A Lei Seca foi criada pela Lei n. 11.705/08, que alterou dispositivos da Lei n. 9.503/97 - o Código de Trânsito Brasileiro -, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool. A nova legislação estende as penalidades para o condutor que apresentar qualquer concentração de álcool por litro de sangue, ou seja, quanto maior a presença da substância na corrente sanguínea fica mais evidente o descumprimento da norma.

Considerando a necessidade de avaliação do período anterior e posterior à nova legislação, optou-se nesse estudo, tendo em vista também à delimitação para abordagem, em promover um recorte temporal amplo, conforme que será detalhado na metodologia adiante. Dentre as modificações promovidas no CTB e que visam ao

maior punição às violações no trânsito, pode-se notar tanto o endurecimento de penas em infrações de trânsito (natureza administrativa), quanto em infrações penais (natureza criminal).

Com relação às infrações de trânsito, destaca-se a nova redação dada ao art. 165 do CTB, que passou a ter a seguinte redação:

> Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
>
> Infração - gravíssima;
>
> Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.
>
> Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4o do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.
>
> Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Ao tempo da modificação legislativa em comento, consta nas razões que justificaram a edição da Medida Provisória n. 415/08, posteriormente, convertida Lei n. 11.705/08, que:

> "(...) os problemas relacionados ao consumo excessivo de bebidas alcoólicas não se limitam às populações vulneráveis e indicam associação com os índices de morbidade e mortalidade da população geral. E que em 2004, segundo dados do Ministério da Saúde - 35.674 pessoas morreram em decorrência de acidentes de trânsitos no Brasil.

Registra-se que o governo brasileiro enviou a Medida Provisória ao Congresso em 21 de janeiro de 2008 – justificando sua urgência baseando-se que "a proximidade do feriado do Carnaval torna prudente que as restrições ao consumo e comercialização de bebidas alcoólicas entrem em vigor imediatamente".

Posteriormente, o legislador tornou a fazer mudanças no CTB, através da Lei n. 12.760/12, em especial, o aumento de mais de 100% do valor da multa, a supressão da exigência de confirmação de seis ou mais decigramas de álcool por litro de sangue para caracterização do crime de embriaguez ao volante, abrindo a possibilidade de outras provas além do teste do etilômetro.

Como se vê, a mudança eliminou a tolerância que, até então, não previa punição a motoristas que dirigissem após o consumo de pequenas quantidades de álcool.

A partir da mudança, conduzir veículos em via pública com qualquer teor de álcool no organismo passou a caracterizar infração de trânsito gravíssima, com multa de R$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos) e suspensão da Carteira Nacional de Habilitação por 12 meses.

Além disso, a Lei n. 12.760/12 promoveu alteração nos crimes de trânsito, em especial, o art. 306 do CTB, que passou a ter a seguinte redação:

> Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:
>
> 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 ou toxicológico, 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 ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.
>
> § 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no caput.

Como se observa, trata-se de crime doloso; comum; vago; comissivo; formal e de perigo abstrato (presumido). Particularmente, quanto à esta característica, é a segurança no trânsito que irá proporcionar a preservação da incolumidade pública, um dos direitos fundamentais previsto expressamente no art. 5º, caput, da Constituição Federal.

Conduzir veículo nas condições do art. 306, *caput*, do CTB é conduta que, por si, independentemente de qualquer outro acontecimento, gera perigo suficiente ao bem jurídico tutelado, de modo a justificar a imposição de pena criminal (MARCÃO, 2017).

Com essa nova redação é possível notar um endurecimento das punições, na medida em que restará configurado o crime ainda que a condução do veículo, nas condições indicadas, seja verificada em qualquer local público, ainda que no interior de propriedade privada (MARCÃO, 2017). Anteriormente, o crime de embriaguez ao volante só se configurava se a condução de veículo automotor ocorresse em via pública.

Aliás, como bem leciona Marcão (2017), “a objetividade jurídica do delito tipificado na mencionada norma transcende a mera proteção da incolumidade pessoal, para alcançar também a tutela da proteção de todo corpo social”.

Nota-se, portanto, que o Estado, fazendo uso do poder discricionário, criou uma ferramenta de controle para impedir o consumo excessivo de bebida alcoólica por cidadãos que queiram assumir a direção de veículos nestas condições, fixando balizas através da legislação existente, limitando o percentual máximo de álcool no sangue para aqueles que estivessem dirigindo (SILVA, RODRIGUES, 2011).

4. A Importância da Segurança Viária

O presente trabalho adquire relevância na medida em que busca esclarecer pormenores ligados à importância da segurança viária, pois permite elucidar os efeitos da adoção de medidas que tinham como objetivo, não somente tornar punições mais severas, mas preservar vidas.

Sendo a proteção do direito à vida e a segurança, assegurados pela CF/88 e bens jurídicos indisponíveis, um dos fatores mais importantes para edição das Leis n. 11.705/08 e 12.760/12, que tiveram por objetivo a diminuição dos acidentes de trânsito causados pela ingestão de bebida alcoólica - assim acreditam os legisladores, como se pode notar das razões presentes no início do processo legislativo, torna-se necessária a realização de análises que comprovem e ressaltem a importância da Lei Seca e o quanto suas disposições podem impactar na vida da sociedade.

O presente estudo pretende fazer uma reflexão, a partir de dados extraídos do sistema DataSUS do Ministério da Saúde, fazendo uma abordagem desde a edição e seu aprimoramento normativo, destacando a importância para a segurança no trânsito.

Ademais, existem eventuais benefícios e contribuições potenciais da pesquisa, bem como eventuais aplicações práticas dos resultados.

Considerando-se os relevantes e deletérios impactos ocasionados pela associação do álcool com a direção de veículos automotores, vislumbra-se a importância de estudos sobre o tema. Portanto, espera-se que o presente estudo contribua de forma significativa não somente para o debate acadêmico, mas também para as políticas públicas voltadas para a segurança viária.

5. Metodologia

5.1 Análise documental e documentos virtuais

Primeiramente, foram realizadas pesquisas a fim de identificar documentos oficiais sobre a lei, sendo possível identificar os motivos que fundamentam a edição da Medida Provisória n. 415/08, posteriormente, convertida Lei n. 11.705/08 – Lei Seca, nas razões do projeto de Medida Provisória, encaminhado ao Congresso Nacional[1].

Em um segundo momento, mostrou-se necessária a busca de dados que permitissem identificar eventuais benefícios decorrentes Lei n. 11.705/08 – Lei Seca. Um destes benefícios pode ser notado a partir da dinâmica do número de acidentes ocorridos no período anterior e posterior ao advento da lei. Essa análise exige a utilização de pesquisa documental.

Em que pese a existência de variadas metodologias de pesquisa com base empírica, que se distinguem pela forma de coleta e seleção do material - como observação participante, entrevista, grupo focal, pesquisa documental e historiográfica, pesquisa de fluxo e estudo de caso (MACHADO, 2017), em face dos objetivos traçados, adotou-se o método de análise documental, a partir das contribuições de Cellard (2012).

Há uma base diversificada de instrumentos documentais, públicos ou privados, como registros estatísticos de institutos de pesquisa, registros de órgãos públicos, jornais, boletins, cartas, dentre outros (SANTADE, 2014, p. 107).

Dessa forma, o método utilizado – pesquisa documental – permite a análise de estatísticas registradas por órgãos públicos, visando alcançar os objetivos traçados. A existência de documentos virtuais amplia de forma significativa as possibilidades de pesquisa. Para tanto, algumas particularidades desse tipo de documento devem ser registradas.

Especificamente, em relação ao material aqui selecionado, para atestar sua confiabilidade, impõe-se o registro das seguintes considerações:

1) a coleta dos documentos e dados estatísticos ocorre no ambiente virtual disponibilizado pelo Ministério da Saúde, em base de dados específica - DataSUS. Verificando-se a autenticidade dos documentos;

[1] Mais informações: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=382708

2) trata-se de espaço virtual pertencente a organismo oficial do Poder Executivo – Ministério da Saúde, com domínio específico (https://datasus.saude.gov.br/), sendo o domínio extensível à base de dados;

3) o espaço para acesso ao banco de dados possui os objetivos institucionais claramente fornecidos – prover os órgãos do SUS de sistemas de informação e suporte de informática, necessários ao processo de planejamento, operação e controle;

4) a organização e a apresentação das informações facilitam o acesso não somente aos agentes públicos, mas também à pesquisadores e ao público em geral.

Os dados apresentados foram alcançados mediante o emprego dos seguintes critérios de tabulação: ano, região (geográfica), número de óbitos.

A tabulação cruzada é um relevante instrumento para a análise quantitativa de dados, que permite a observação das informações coletadas e o alcance de conclusões, sem a exigência de ferramentas estatísticas mais elaboradas.

Trata-se de método válido quando os dados são classificados através de critérios qualitativamente determinados, como é o caso da presente pesquisa.

5.2 Recortes institucional, temático, processual, temporal

Tratando-se de análise qualitativa que visa compreender as informações apresentadas e o discurso desenvolvido (CELLARD, 2012, p. 299-303), tornou-se necessária a realização de recortes na coleta dos dados. Isso se dá mediante o estabelecimento de critérios que devem ser definidos objetivamente.

Nesse sentido, utiliza-se como base os seguintes recortes: institucional, temático, processual e temporal.

O recorte institucional diz respeito à definição do órgão – Ministério da Saúde -, tendo um sistema de informação que fornece dados necessários ao processo de planejamento, operação e controle, cujas atribuições guardam pertinência temática com os dados que se busca extrair. A pertinência temática diz respeito à adequação entre o objeto a ser analisado e a atribuição do órgão.

No recorte temático, a pesquisa empírica limitou-se à busca de dados relativos ao número de acidentes envolvendo veículos automotores.

Por fim, adota-se um recorte temporal amplo, compreendendo o período entre 2007 e 2021. O marco inicial se justifica por apresentar dados do ano anterior à primeira mudança legislativa ligada à Lei n. 11.705/08 (Lei Seca), tendo como limite temporal o ano de 2021, por ser o último ano com dados registrados no DataSUS – base de dados específica do Ministério da Saúde.

Com isso, busca-se extrair dados necessários à discussão do problema proposto – dentro dos recortes definidos.

5.3 Seleção dos dados

A execução se deu com acesso ao banco de dados através do sítio da Base de Dados DataSUS (https://datasus.saude.gov.br/).

Na página inicial, selecionou-se o serviço *Tabnet* **>** *Estatísticas Vitais*.

Em seguida, na página *Estatísticas Vitais*, selecionou-se a opção *Mortalidade – desde 1996 pela CID-10* > Mortalidade geral > Abrangência Geográfica: Brasil por Região e Unidade da Federal.

Em *Períodos Disponíveis*, foi selecionado o ano de cada recorte.

Em Seleções Disponíveis, na opção Grupo CID-10, selecione:

Pedestre traumatizado em um acidente de transporte,
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte,
Motociclista traumat em um acidente de transporte,
Ocupante triciclo motorizado traumat acid transp,
Ocupante automóvel traumat acidente transporte,
Ocupante caminhonete traumat acidente transporte,
Ocupante veíc transp pesado traumat acid transp,
Ocupante ônibus traumat acidente de transporte,
Outros acidentes de transporte terrestre.

O próximo tópico apresenta os resultados alcançados com essa pesquisa.

6. Resultados:

Aplicando-se os critérios mencionados no item anterior, os seguintes resultados foram alcançados[2]

Ano 2007		Região	Óbitos

[22] A apresentação dos dados leva em consideração a divisão por região, conforme divisão do próprio DataSUS. Optou-se pela manutenção dessa apresentação dos dados, em razão dela permitir a verificação de eventuais distorções regionais no resultado final.

Norte	2572
Nordeste	9136
Sudeste	15004
Sul	7089
Centro-Oeste	3606
TOTAL	37407

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2009	
Região	**Óbitos**
Norte	2730
Nordeste	9612
Sudeste	14177
Sul	7045
Centro-Oeste	4030
TOTAL	37594

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2011	
Região	**Óbitos**
Norte	3433
Nordeste	12024
Sudeste	15916
Sul	7529
Centro-Oeste	4354
TOTAL	43256

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2008	
Região	**Óbitos**
Norte	2718
Nordeste	9282
Sudeste	15189
Sul	7157
Centro-Oeste	3927
TOTAL	38273

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2010	
Região	Óbitos
Norte	3367
Nordeste	11853
Sudeste	15598
Sul	7585
Centro-Oeste	4441
TOTAL	42844

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2012	
Região	**Óbitos**
Norte	3603
Nordeste	13258
Sudeste	15720
Sul	7688
Centro-Oeste	4543
TOTAL	44812

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2013	
Região	**Óbitos**
Norte	3446
Nordeste	12665

Sudeste	14707
Sul	6960
Centro-Oeste	4488
TOTAL	42266

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2015	
Região	**Óbitos**
Norte	3394
Nordeste	12113
Sudeste	12989
Sul	6128
Centro-Oeste	4027
TOTAL	38651

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2017	
Região	**Óbitos**
Norte	3252
Nordeste	10550
Sudeste	12062
Sul	5942
Centro-Oeste	3569
TOTAL	35375

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2014	
Região	**Óbitos**
Norte	3561
Nordeste	13196
Sudeste	15408
Sul	6996
Centro-Oeste	4619
TOTAL	43780

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2016	
Região	**Óbitos**
Norte	3344
Nordeste	11734
Sudeste	12369
Sul	6046
Centro-Oeste	3852
TOTAL	37345

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2018	
Região	**Óbitos**
Norte	2927
Nordeste	9966
Sudeste	10693
Sul	5588
Centro-Oeste	3481
TOTAL	32655

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2019	
Região	**Óbitos**
Norte	2926
Nordeste	9585
Sudeste	10526
Sul	5526
Centro-Oeste	3382

TOTAL	31945

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2021	
Região	**Óbitos**
Norte	3159
Nordeste	9824
Sudeste	11225
Sul	5777
Centro-Oeste	3828
TOTAL	33813

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Ano 2020	
Região	**Óbitos**
Norte	3128
Nordeste	9797
Sudeste	10738
Sul	5429
Centro-Oeste	3624
TOTAL	32716

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

7. Discussão:

As ocorrências de trânsito são resultado da associação de fatores relacionados às vias, ao ambiente, aos veículos e aos usuários das vias. Esse aspecto, que é multidimensional, impõe uma abordagem integral dos determinantes, variáveis, desfechos e soluções possíveis, tendo em vista que os sistemas de trânsito são complexos, dinâmicos e abrangentes (AGUILERA *et al,* 2014).

Os acidentes de trânsito passaram a ser percebidos também como um grave problema de saúde pública, já que afetam direta ou indiretamente a saúde da população, sobrecarregam as unidades de saúde, tanto hospitalares como de reabilitação, além do seu alto custo social, pois as principais vítimas são os jovens economicamente ativos (SILVA, RODRIGUES, 2011).

No período imediatamente anterior à edição da Lei Seca – 2007 -, nota-se a ocorrência de 37407 óbitos. Esse número chegou a aumentar para 44812 óbitos no ano de 2012, quando foram adotadas medidas mais severas no combate à condução de veículos automotores sob a influência de álcool.

O número de ocorrências reduziu a tão ponto que em 2019 foram registrados 31945 óbitos, o que denota uma efetividade das medidas. Essa efetividade se reforça ainda mais, na medida em que os anos de 2020 e 2021, com 32716 e 33813 óbitos apresentam certa estabilidade no número de ocorrências graves.

Considerando que em todo o período do recorte temporal o número de veículos em circulação no território nacional aumentou de forma significativa, eventual diminuição do número de óbitos decorrente de acidentes de trânsito ou mesmo sua estabilidade nos últimos anos, tornam possível notar que a mudança legislativa trouxe impactos positivos, alcançando em parte o seu desiderato.

De modo geral, o que se esperava com a aplicação da Lei Seca era a redução da morbimortalidade decorrente de acidentes de trânsito. Mello e Adura (2013) observaram em seu estudo a redução dos acidentes de trânsito decorrentes do uso álcool entre os anos de 2007 a 2013, fato também observado na análise dos dados apresentados no presente artigo, uma vez que os acidentes tiveram pouca variação ao longo dos anos, mesmo tendo aumento da frota viária no país.

8. Considerações Finais:

A Lei Seca apresenta-se hoje não só como uma política pública de segurança pública, mas também na área de educação e de saúde, visto atingir na totalidade estes aspectos, mesmo fazendo uso do caráter punitivo da lei. Os resultados desta lei já apareceram e são fundamentais para aumentar o nível de consciência social e da responsabilidade individual dos cidadãos, aumentando o respeito aos direitos alheios, adotando um comportamento mais adequado no trânsito.

A Lei Seca é uma lei que em seu conjunto de ações normatizadas tem como objetivo repreender os usuários de automóveis, assim como prevenir os pedestres e ciclistas de sofrerem um acidente ocasionado pela ingestão de bebida alcoólica de um terceiro. Há países em que não é admitida nenhuma quantidade de álcool no sangue do indivíduo enquanto dirige, como é o caso do Brasil atualmente.

Este estudo pretendia analisar os impactos da Lei n. 11.705/08 (Lei Seca) na segurança viária, em especial, após 15 anos de sua edição, buscando identificar, especialmente, se a edição de leis mais rígidas em matéria de trânsito influenciaram o número de óbitos ao longo dos anos.

A diminuição do número de óbitos permite concluir que a mudança legislativa trouxe impactos positivos, alcançando em parte os objetivos delineados, evidenciando assim a importância da lei, assim como o fato de ter melhorado a segurança no trânsito.

O fato do número de acidentes de trânsito terem se mantidos estáveis ao longo dos anos, mesmo após o aumento da frota, permite vislumbrar que os condutores em sua maioria se conscientizaram sobre os perigos que envolvem ingerir bebida alcoólica e a prática de dirigir, preocupando-se, igualmente, com o risco de serem multados ao serem flagrados dirigindo após a ingestão de álcool.

A eficácia das políticas de trânsito de um país, a princípio, muitas vezes não está ligada diretamente ao quanto punitiva ou rígida uma lei é. Em uma política, como a Lei Seca, os seus resultados dependem de vários fatores que não só a institucionalização da lei e o que seus artigos defendem, mas também, por exemplo, o comportamento dos indivíduos em se tratando do tema, ou seja, a receptividade e capacidade do público alvo da política, no caso os condutores de automóveis, possui para compreender o objetivo da política, a sua responsabilidade enquanto cidadão e consciência para com a sociedade quando se pode colocar em risco a vida de outras pessoas a partir de um ato pessoal.

Referências

AGUILERA, Sandra Lúcia Vieira Ulinski; MOYSÉS, Simone Tetú; MOYSÉS, Samuel Jorge. Intervenções de segurança viária e seus efeitos nas lesões causadas pelo trânsito: uma revisão sistemática. **Rev Panam Salud Publica**. n. 36, v. 4, 2014, p. 257–265.

BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2.013.** Brasília, DF: Conselho Nacional de Trânsito, [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, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2.013c).pdf> . Acesso em 10 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2.008**. Brasília, DF: Presidência da República, [2008]. Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2.008/lei/l11705.htm>. Acesso em 18 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2.012**. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-014/2.012/Lei/L12760.htm>. Acesso em 18 out. 2023.

BRASIL. Ministérios dos Transportes. **Segurança Viária.** Brasília, DF: Ministérios dos Transportes, [2023]. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte terrestre/rodoviasfederais/seguranca-viaria. Acesso em 20 out. 2023.

CELLARD, André. A análise documental. In: POUPART, J. et al**. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2012. p. 295-316.

MACHADO, Maíra Rocha (Org.). **Pesquisar empiricamente o direito**. 1. ed. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito:** anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-9-1997. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

MELLO JORGE, Maria Helena de; ADURA Flávio Emir. Álcool e direção. **Revista USP**. n. 96, 2013, p. 23-36. Disponível em: https://www.abramet.com.br/files/revista_usp.pdf. Acesso em 09 nov. 2023.

SANTADE, Maria Suzett Biembengut. A metodologia de pesquisa: instrumentais e modos de abordagem. In: SIMÕES, Darcilia; Flávio GARCÍA (Org.). **A Pesquisa Científica como Linguagem e Práxis**. 1. ed. Rio de Janeiro: Dialogarts, 2014. p. 95-120.

SILVA, Carina Maciel Oliveira; RODRIGUES, Marlon Leal. **Lei Seca: Diferentes Olhares.** Disponível em: <http://periodicos.uems.br/novo/index.php/anaispba/article/ viewFile/315/241>. Acesso em 12 nov. 2023.

Portal ONSV. **Brasil tem aumento de mortes no trânsito em 2021**. Observatório Academy, 2023. Disponível em: https://www.onsv.org.br/comunicacao/brasil-tem-aumento-de-mortes-no-transito-em-2021. Acesso em 05 out. 2023.

Portal ONSV. **Relatório ONSV 2022.** Observatório Academy, 2022. Disponível em:https://www.onsv.org.br/source/files/originals/Relatorio_ONSV_2022_25.7_internet089959.pdf. Acesso em 05 out. 2023.