AUDIÊNCIA PÚBLICA

PARA OUVIR O DEPOIMENTO DE PESSOAS COM EXPERIÊNCIA E AUTORIDADE EM MATÉRIA DE LEI SECA

Ordem dos Trabalhos - 7 de maio de 2012

O SENHOR MESTRE DE CERIMÔNIAS - Senhoras e senhores, boa-tarde!

Agradecemos a gentileza de desligarem seus telefones celulares ou os manterem no modo silencioso.

As audiências públicas organizadas pelo Supremo Tribunal Federal seguem formalidades para sua viabilização. Assim, em respeito às tradições desta Casa e aos argumentos defendidos pelos Senhores Expositores, não serão permitidas quaisquer formas de manifestações não previstas.

Solicitamos que atentem para a limitação de tempo de 15 minutos, oferecido a cada expositor.

Informamos que o cronômetro, situado ao fundo do auditório, será acionado ao início de cada exposição para evitar incorreções relacionadas à

contagem do tempo.

A Audiência Pública sobre a Lei Seca foi convocada para ouvir o depoimento de pessoas com experiência e autoridade em matéria que versa a proibição da comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais, bem como imposição de penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Solicitamos aos presentes que fiquem de pé para receber os Excelentíssimos Senhores Ministro Ayres Britto, Presidente do Supremo Tribunal Federal e do Conselho Nacional de Justiça; Ministro Luis Fux, Relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4.103 - Lei 11.705/2008 a Lei Seca; Ministra Rosa Weber, Ministra do Supremo Tribunal Federal; Doutora Deborah Duprat, Vice- Procuradora-Geral da República.

Com a palavra o senhor Ministro Luiz Fux.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Excelentíssimo Senhor Presidente do Supremo Tribunal Federal e do Conselho Nacional de Justiça, Ministro Ayres Britto, Excelentíssima Senhora Ministra Rosa Weber, Ministra do Supremo Tribunal Federal, Excelentíssima Senhora Vice-Procuradora-Geral da República, Deborah Duprat, Senhores Ministros aqui presentes, Ministro Adams, Ministro Olímpio, Ministro Macabu, Ministro Nobre, Deputado Hugo Leal, enfim, todas as autoridades presentes, senhores que farão

aqui as suas exposições, a audiência pública, na realidade, representa um dos mais profícuos instrumentos através do qual a sociedade dialoga com o Poder Judiciário.

É de sapiência que algumas questões demandam um conhecimento interdisciplinar que escapa de sobremodo àquilo que se impõe a um membro integrante do Poder Judiciário. Comentávamos, agora a pouco, que a figura das audiências públicas e do **amicus curiae** têm servido, muitíssimo, para engrandecer e esclarecer todas as Cortes incumbidas da definição de problemas que são muito mais do que problemas jurídicos, mas problemas interdisciplinares. Isso tem ocorrido com bastante eficiência, e essa, também, é a nossa finalidade na elaboração desta Audiência Pública, cuja finalidade é municiar o Plenário do Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 4.103, que tem como tema, exatamente, a constitucionalidade da Lei nº 11.705, denominada de "Lei Seca".

Nosso escopo, num primeiro momento, vem exatamente representado pelas indagações que nós formulamos àqueles que vão expor. Temos interesse não em sabermos aspectos jurídicos, que isso competirá ao Plenário, sobre se é possível ou não impor a alguém que produza uma prova que acabe sendo aproveitada contra o próprio infrator, mas temos interesse em sabermos, cientificamente, o nível de alcoolemia que pode levar à incapacidade do condutor de um veículo; se, eventualmente, a ingestão de remédios ou até de

alimentos podem, também, gerar esse tipo de incapacitação; o grau de eficiência dos meios de aferição que têm sido utilizados; se há outros meios não invasivos, ou invasivos, enfim, matérias extremamente técnicas.

Como não pôde estar presente, o Professor Drauzio Varella, nos mandou uma manifestação, e dela eu apenas vou pinçar alguns aspectos para que nós ouçamos Sua Excelência, o Presidente do Supremo Tribunal Federal e, depois, possamos iniciar.

O Professor Drauzio Varella comenta que, como todo brasileiro, tem alguns hábitos, no almoço e nos fins de semana, de brindar e beber alguma coisa. Mas ele diz: "feita essa premissa, quero deixar claro o favor que a Lei Seca presta ao trânsito brasileiro."

Diz ele:

> "Sejamos sensatos, tem cabimento ingerir uma droga que, comprovadamente, altera os reflexos motores, o equilíbrio e a percepção espacial de objetos em movimento e sair por aí pilotando uma máquina na qual uma pequena desatenção pode trazer consequências fúnebres? O ponto de afirmar que se dirige melhor quando se bebe é absolutamente uma insensatez, sobre vários ângulos, ainda que a pessoa afirme ter maior resistência aos efeitos neurológicos exatamente depois que bebe."

São expressões que nós encontramos como lugares comuns.

Afirma o Doutor Drauzio:

> "Pode ser que você tenha preocupações sociais com a queda de movimento nos bares e com o desemprego no setor. A julgar por essa lógica, nós temos que ir mais longe: como as

> estatísticas dos hospitais públicos têm demonstrado nos últimos fins de semana, poderá haver desemprego, também, entre motoristas de ambulâncias, entre médicos, enfermeiros, fisioterapeutas, agentes funerários, operários que fabricam cadeiras de rodas.
>
> No ano passado, em nosso País, perderam a vida em acidentes de trânsito 17 mil pessoas. Ainda que apenas uma dessas mortes fosse evitada pela proibição de beber e dirigir, haveria justificativa plena para criação da lei agora posta em prática. Quer beber até cair na sarjeta? Pode. Quer se jogar pela janela? Quem vai impedir? Mas é dever inalienável do Estado protegê-lo contra o mal que terceiros possam causar a ele.
>
> Está aberta a Audiência Pública sobre a Lei Seca. Passo a palavra a Sua Excelência, o Ministro Carlos Ayres Britto.

O SENHOR MINISTRO AYRES BRITTO (PRESIDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL E DO CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA) - Boa-tarde a todos. Saúdo os Ministros Luiz Fux e a Ministra Rosa Weber, a eminente Vice-Procuradora-Geral da República, Deborah Duprat de Britto, o Senhor Ministro Luis Inácio Lucena Adams, os Senhores Deputados Federais Hugo Leal e Carlos Alberto, os Conselheiros Bruno Dantas e Marcelo Nobre, o Ministro Marco Aurélio Belize Oliveira, o Desembargador convocado para o STJ, Adilson Vieira Macabu, o Ministro Olympio Pereira da Silva Junior e a Ministra Delaíde Alves Miranda Arantes. Saúdo também as demais autoridades presentes, peço que se sintam nominalmente citadas, saúdo os senhores jornalistas, enfim, todos os presentes, os servidores da Casa.

E digo que me encontro aqui para participar desta abertura de mais uma audiência pública, realizada pelo Supremo Tribunal Federal, agora sob

o comando, a convocação, a relatoria, enfim, do Ministro Luiz Fux, para dar o testemunho destes novos tempos do Poder Judiciário brasileiro.

O Judiciário brasileiro, mais e mais, se aproxima da sociedade para ouvi-la e, se possível, formatar suas decisões juridicamente fundamentadas, tecnicamente argumentadas, fundamentar suas decisões a partir desta Audiência com a sociedade brasileira. E isso se faz particularmente necessário quando se trata de julgar causas de grande complexidade técnica e impacto social incomum. Esse foi o modo que o Supremo Tribunal Federal encontrou, a partir daqui, portanto, do Supremo, porque foi ele que convocou a primeira audiência pública no âmbito do Poder Judiciário brasileiro, quando do julgamento das células-tronco embrionárias, daquela questão polêmica recheada de ingredientes científicos, filosóficos, religiosos, jurídicos, naturalmente; o Supremo, a partir dessas audiências públicas, busca homenagear o princípio constitucional da pluralidade, da diversidade cultural. Pluralidade ou pluralismo, como diz a Constituição: o pluralismo cultural genérico e o pluralismo político. O Supremo, na linha de um livro famoso do jurista alemão Peter Häberle, "A Sociedade Aberta dos Intérpretes da Constituição", procurou buscar a sua inspiração em *expertises* que são detidas no ponto de partida do equacionamento das causas não pelo Supremo em si, mas por segmentos, setores altamente especializados, científicos mesmo da própria sociedade.

O Supremo - ainda há pouco dizia o Ministro Luiz Fux - fez de uma parelha instrumental constituída pelas audiências públicas e pela figura do **amicus curiae**, amigo da Corte (no plural, **amici curiae**, amigos da Corte), um mecanismo de diálogo com a sociedade. E, com isso, o Supremo legitima ainda mais as suas decisões, porque são decisões mais densamente legitimadas, na medida em que decididas a partir de um conhecimento haurido no seio da própria sociedade; e, claro, que complementado e densificado nos próprios textos jurídico-positivos, notadamente a Constituição Federal.

Já fizemos muitas audiências públicas, aqui, sobre importação, por exemplo, de pneus importados usados; fizemos sobre as demandas judiciais de medicamentos, tratamento médico, tratamento hospitalar, ambulatorial; fizemos a propósito de cotas raciais. Em suma, já fizemos várias audiências públicas com este propósito de ouvir aqueles que detêm conhecimentos técnicos, notadamente conhecimentos científicos, conhecimentos tecnológicos, conhecimentos técnicos também, propriamente, a partir dos quais os julgadores do Supremo dão uma clareada nos seus horizontes mentais e passam a fazer a interpretação dos fatos e das normas com mais facilidade ainda, com mais propriedade, com mais conhecimento de causa.

Ministro Luiz Fux, quero cumprimentá-lo por essa iniciativa. Vossa Excelência é, efetivamente, um homem do seu tempo, contemporâneo; é

um homem que dialoga com a sociedade sem deixar de fundamentar, rigorosamente, por modo científico, as suas decisões. E Vossa Excelência vai empreender, aqui, uma série de providências, de medidas de verdadeiras sustentações orais em prol desse ou daquele ponto de vista.

Eu me lembro, Ministro Luiz Fux, que, quando da Audiência das Células-tronco Embrionárias, compareceram a este auditório vinte e nove cientistas, vinte e sete dos quais subiram à tribuna para dar seu depoimento, seu testemunho, dar conta da sua experiência, contribuindo, assim, para a produção de uma decisão que se tornou histórica, porque possibilitou que as células-tronco embrionárias se prestassem para pesquisas científicas e terapia humana.

Receba, portanto, o meu abraço de parabéns, e formulo votos para que esta Audiência Pública alcance as saudáveis, as profícuas finalidades a que Vossa Excelência objetivou quando de sua convocação.

Peço licença a todos para deixar esta Audiência, porque já tenho outro compromisso, anteriormente assumido, de abertura de mais uma sessão administrativa do Conselho Nacional de Justiça.

Boa-tarde para todos.

O SENHOR MESTRE DE CERIMÔNIAS - Neste momento desfaz-se a mesa para a saída do Excelentíssimo Senhor Ministro Ayres Britto, Presidente do Supremo Tribunal Federal, e, na sequência, reiniciaremos os

trabalhos mantendo o cronograma de sustentações previstas.

Solicitamos aos expositores que, neste momento, tomem seus lugares à mesa.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Feitas as nossas apresentações, vamos agora dar início à abertura dos trabalhos.

Obedecendo à pauta de inscrição, falará, em primeiro lugar, dentro do prazo já estabelecido de 15 minutos, o Deputado Hugo Leal.

O SENHOR HUGO LEAL (DEPUTADO FEDERAL) - Boa-tarde, Senhor Ministro Luiz Fux, que honra o Estado do Rio de Janeiro pertencendo a esta Corte, a mais alta Corte de Justiça; Ministra Rosa Weber, Vice-Procuradora-Geral da República, Deborah Duprat; minhas Senhoras e meus Senhores.

Tentarei, na minha apresentação, exatamente, falar um pouco, não somente da questão da Lei nº 11.705, mas apresentar uma visão do que o mundo pensa, de como este assunto álcool e direção introduz o tema no mundo. Depois, sobre esses aspectos, o que é essa legislação da embriagues ao volante, também, na nossa legislação brasileira? Posteriormente vamos aos apontamentos da própria lei.

Como ação específica, vou mencionar aqui que, recentemente, em 2004, a Organização Mundial da Saúde define a segurança no trânsito, como

um dos seus aspectos principais, a letalidade e os traumas de trânsito. Em 2004 ela estabeleceu que o Dia Mundial da Saúde fosse especificamente referente a essa questão.

Logo em seguida, em 2005, há uma resolução da ONU, a Resolução 60/05 da Assembleia Geral, que constata que dirigir sob a influência do álcool é um dos cinco principais fatores de risco no trânsito. Então, temos a OMS, em 2004; temos a ONU, em 2005, fora outras ações que foram realizadas exatamente no plano mundial. É uma preocupação mundial. Então, estamos aliados ao que tem sido debatido no mundo todo; é uma preocupação permanente. E foi estabelecido, em 2010, numa conferência que tive a oportunidade de participar, a Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária, um documento que foi colocado uma década, Década Mundial das Ações de Segurança no Trânsito, que tem como intenção a redução no número de mortes e lesões no trânsito em 50%. É uma década em que há cento e trinta países signatários, e o Brasil é um dos cinco que são apontados nesse trabalho fundamental.

Então, é importante que pensemos aqui não somente na questão da própria legislação, mas que tenhamos uma visão do mundo, como o mundo está pensando essa circunstância da Lei do Álcool e Direção.

Para isso, a Organização Mundial da Saúde editou um manual

- o manual que está ali, eu o trouxe aqui, tem o físico e tem ele virtualmente. É o manual sobre "Beber e Dirigir". Um manual que tem mais de cento e cinquenta páginas, onde ele diz, efetivamente, como devem ser as operações, como deve ser para você alcançar a redução do número de acidentes. Um manual feito pela Organização Mundial da Saúde que define até mesmo as boas práticas na fiscalização, na pontuação e na própria legislação.

Esse manual, que é feito aqui em colaboração pela Organização Mundial da Saúde, com apoio da FIA Foundation, a fundação que assume ações da FIA, a Global Road Safety Partnership e o Banco Mundial. É um documento, dentre outros que a OMS tem, exclusivamente sobre "Beber e Dirigir". Desse documento eu destacaria, dentre outros quadros que o compõem:

"1. Porque é necessário verificar a alcoolemia no trânsito".

Ele faz um elenco de, no mínimo, dezenove itens que estabelecem a necessidade dessa verificação - está nesse documento oficial, que é disponível a qualquer cidadão, escrito em onze idiomas, inclusive no Português. E o álcool é a principal causa das mortes e traumas no trânsito. Isso não é uma coisa dita alhures. Isso é dito aqui por um documento da Organização Mundial da Saúde, que colocou em um manual.

Vamos seguir.

Trouxe aqui alguns exemplos de punição no mundo, só a título

de informação, como é o caso nos Estados Unidos: a recusa na realização dos exames e testes dá direito à autoridade de presumir a culpa e levá-lo ao tribunal. Penas pesadas que variam de Estado para Estado - também estão aqui nesse manual as informações.

Austrália e Nova Zelândia - multas pesadas mais suspensão da licença, prisão e avaliação médica para a liberação da habilitação. E a recusa dos testes permite o processo com base na presunção de culpa.

E, na França, um exemplo para o mundo com relação à questão de redução de acidente, há também os testes aleatórios anuais em pelo menos 30% dos condutores habilitados e a multa equivalente a mil dólares mais prisão, mais perda da licença por três anos.

Eu poderia citar mais de cem países que estão mencionados aqui com essa preocupação efetiva na questão do álcool e direção.

Vamos passar; vamos ver como é a legislação trazendo-a para o Brasil. Como é a legislação? Isso é uma inovação? A Lei nº 11.705 fala da embriaguez? Isso é uma inovação? Veio do Código anterior, da Lei nº 9.503? Não. A legislação no trânsito já continha, no Decreto-Lei nº 3.651/1941, no seu art. 129-A, que falava da embriaguez. Já falava, em 1941, da embriaguez, e falava da apreensão do documento de habilitação. E, no art. 130, falava de "alcoólatra", há a palavra "alcoólatra", "toxicômano" no Código Nacional de Trânsito de 1941. Não é

uma inovação o que estamos tratando aqui. Já no Código de 66, a Lei nº 5.108 já dizia que "era proibido a todo o condutor de veículo dirigir em estado de embriaguez."

Estavam lá estabelecidas as punições, inclusive sem nenhum tipo de medição porque, à época, não se estabelecia medições 08, 09 decigramas por litro; não existia esse tipo de parâmetro. E o artigo 96, que falava da suspensão de um a doze meses, e a cassação no caso de reincidência (Código Nacional de Trânsito de 1966).

E, obviamente, trazendo para a nossa norma atual, tivemos então o artigo 165 da Lei nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro, e tivemos também introduzido nessa matéria o artigo 306 que, aí, sim, já estabelecia a questão do crime de dirigir sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa.

Então, fazemos essa evolução para vermos que essa matéria não é novel na discussão, na nossa doutrina, nem é novel com relação à questão do trânsito. Nós estamos debatendo sobre um aspecto que é fundamental e que o mundo todo está preocupado, principalmente com os traumas que são ocasionados na mistura de álcool e direção.

Então, só para evoluirmos: Como chegamos a esse quadro atual? Como chegamos na Lei nº 11.705? Em final de dezembro de 2007, início de

2008, tivemos um índice muito alto de acidentes de trânsito com mortes, principalmente nesse feriado entre o Natal e o *Reveillon*.

Por isso, o Governo Federal entendeu, naquela oportunidade, de editar uma medida provisória, que é a Medida Provisória nº 415, no dia 21 de janeiro de 2008, que proibia, que criava restrição à venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais. Esse era o tema trazido pela medida provisória.

Nós, na Câmara dos Deputados, aproveitamos essa oportunidade em que foi dado relevância e urgência a uma matéria, que é o trânsito, que é uma matéria importantíssima para quem milita nessa área, e dissemos que essa seria a oportunidade de inserirmos novos conceitos - aproveitando a medida provisória que tem uma tramitação mais célere -, que são os conceitos, inclusive, da alcoolemia zero, retomando o que já é discutido no mundo.

Foi feito um projeto de lei de conversão - eu fui o autor desse projeto de lei de conversão - e foi, então, sancionada a Lei nº 11.705/2008, que criava essa restrição, mas também estabelecia a alcoolemia zero para os casos de punição administrativa no trânsito, nas ruas, nas estradas, e impunha penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência de álcool.

Então, essa foi a origem - lógico que aqui estamos falando de uma linha cronológica - de nós chegarmos à Lei nº 11.705, trazendo conceitos que

eram conceitos fundamentais, noveis, esses, sim, debatidos pela Medicina e, obviamente, pelas pessoas que atuam no trânsito. E aí tivemos também a função precípua, a atuação da Sociedade Brasileira de Alcoologia - que falará em breve - e também da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego.

Logo após a sanção da lei, em julho de 2008, estabeleceu-se uma diretriz da alcoolemia para a direção veicular segura. Essa é uma diretriz estabelecida pela Associação Médica Brasileira e pelo Conselho Federal de Medicina, em julho de 2008.

> "A grande variabilidade dos efeitos do álcool no organismo devido à susceptibilidade individual dos condutores (sexo, peso, etnia hábito ou não consumir bebidas alcoólicas) nos leva a afirmar que não existe concentração segura, sendo, portanto, a alcoolemia zero o único padrão proposto de dirigibilidade sem riscos."

Isso é um documento, é uma diretriz estabelecida pelo Conselho Federal de Medicina.

Passamos à frente.

Quais foram os resultados que nós tivemos? Aí já há dados efetivos do SIM, que é o Sistema de Informação de Mortalidade, do Ministério da Saúde. Fiz um destaque para a Região Sudeste. Veja que, do ano de 2008 para o ano de 2009, houve uma redução no número de acidentes. Esse é um dado que está lá, comprovado. É número. Nós não estamos falando sobre hipótese, estamos falando sobre números. Em 2008, tínhamos 38.273 mortes e, em 2009, tivemos

37.594.

A edição da lei, o debate da lei, a efervescência dela, naquela oportunidade, e os Estados, como é o caso do meu Estado, o Rio de Janeiro - que falará em breve aqui -, com ações efetivas conseguiram reverter esse quadro.

Veja que o Sudeste foi uma das regiões do País onde houve a maior redução. Onde está a maior frota, onde está o maior número de condutores habilitados, mas também onde houve a menor redução. Está lá a Região Sudeste e a Região Sul também. De 2008 para 2009 diminuiu. Ou seja, este é o nosso objetivo principal: buscar exatamente a redução em termos do que o mundo já está debatendo e está discutindo. São dados que estão no *site* do Ministério da Saúde e que a gente pode constatar. Obviamente, ele volta ao crescimento - só para citar que não é o nosso caso - no Nordeste, especialmente, com 11.233 mortes, infelizmente pelo fato - que é um outro que teremos que abordar em breve - relativo à questão da motocicleta. Mas isso é para um outro cenário. Estamos aqui discutindo apenas álcool e direção, e a região Sudeste deu um exemplo exatamente na questão da fiscalização. E cito aqui o meu Estado, o Rio de Janeiro.

Somente para informação, dentro do meu tempo aqui, cito esse documento que foi publicado na Revista da ABRAMET. É um documento científico, feito pelas Professoras Maria Helena Jorge e Sumie Koizumi, que mostra, comprovadamente, a comparação entre internações hospitalares no SUS,

em todo o Brasil, antes e depois da vigência da Lei Seca: no primeiro semestre de 2008, nós tivemos 55.100; no segundo semestre de 2008, tivemos 39.400 internações. Somente com a publicação da lei - e obviamente a proposta é da entrada e redução - caiu 28,3%. Isso é um dado científico apresentado por duas professoras da Universidade de São Paulo.

Bom, eu tenho tempo. Esse tempo aqui é escasso e eu tentei buscar exatamente o objetivo de entender que aqui não há nada que se possa trazer de extravagante e de novel do que está acontecendo no mundo e do que já aconteceu com a legislação brasileira.

Estamos avançando nesse aspecto, estamos dando exemplo. Aqueles Estados que assumiram efetivamente como política pública essa manifestação da redução de acidentes têm o reflexo disso na área da saúde. A área da Saúde e a área da Previdência são os maiores receptores exatamente dos acidentes, das mazelas do trânsito, sejam as mortes, que efetivamente trazem aí um estado emocional - teremos depoimento nesse sentido -, mas também os sequelados que transitam, quer dizer, trazem fatores negativos exatamente também para a Previdência Social.

E, para finalizar, Ministro Fux, Ministra Rosa Weber e todos os presentes aqui, dentro do meu tempo regulamentar, apenas para deixar como exemplo, temos discutido aqui que a legislação brasileira é uma legislação muito

rigorosa; sempre citamos os Estados Unidos como uma referência, como uma referência de democracia, de ampliação de respeito às liberdades. Mas eu vou trazer aqui um filmezinho, que tem quarenta segundos, e o trago para encerrar a minha participação. É uma notícia da Rede Record de televisão que fala sobre uma punição nos Estados Unidos. Aí eu deixo, depois, para reflexão dos senhores.

Muito obrigado.

(Apresentação do filme)

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora, para sua exposição, o Ministro, Advogado-Geral da União, Doutor Luís Inácio Lucena Adams.

O SENHOR MINISTRO LUÍS INÁCIO LUCENA ADAMS (ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO) - Senhor Ministro-Relator, Luiz Fux, Senhora Ministra Rosa Weber, Senhora Vice-Procuradora-Geral da República, Deborah Duprat, senhores que irão falar nesta Audiência Pública, Senhor Deputado Hugo Leal, que já expôs.

A Advocacia-Geral da União, Senhor Ministro, não pretende ocupar todo o seu tempo. Na verdade, gostaria de deixar registrado alguns pontos importantes a serem destacados neste debate; um debate, no nosso sentimento, importantíssimo.

Como de praxe, esta Corte tem produzido - e já foi citado pelo

Presidente desta Corte - várias audiências públicas que mostram a riqueza e a importância dessas discussões, porque traz à perspectiva da Corte não apenas o debate - nós, advogados, que estamos acostumados diariamente ao debate jurídico -, mas traz à perspectiva da Corte a experiência dos especialistas e o conhecimento mais geral do tema, dando uma grande atualidade a esta discussão.

É fato que a Corte Constitucional tem uma vocação contramajoritária, mas também é fato que a Corte Constitucional tem que estar presente à atualidade e às necessidades da sociedade e àquilo que a sociedade precisa ter respondido. E essa é uma lei que está indo ao encontro dessas necessidades, dessa busca da necessidade.

O Deputado Hugo Leal, com muita *expertise* e qualidade, já mostrou, aqui, os números, alguns dos quais eu iria citar, mas eu destacaria o fato de que estamos vivendo a década da ação pela segurança do trânsito. Não é pouco quando uma organização internacional mundial, como a ONU, decreta, estabelece a necessidade de todo mundo ter uma DECA vocacionada para a questão do trânsito. Mostra uma preocupação que está presente em todos os países do mundo e mostra que o tema que estamos a debater aqui não é exclusivamente brasileiro, é um tema que envolve todas as nações e sociedades. E nessa dimensão maior que está presente, nós conseguimos ver os esforços que esses países, como um todo, individualmente e coletivamente, têm buscado

desenvolver exatamente para combater essa realidade tão prejudicial, arriscada e tão fatal para a sociedade.

Não é pequeno o número de mortes e feridos, a cada ano, decorrente de acidente de trânsito, no qual a maior parte decorre da embriaguez, da perda de percepção associada ao consumo de álcool no dirigir um carro. Nós só somos rígidos ao exigir que as pessoas, ao portar arma, e mesmo proibindo o porte de armas, tenham todo um treinamento e uma qualidade. E o carro é um veículo, mas também é uma arma em potencial. É uma arma que provoca danos extremamente profundos e graves para a sociedade. E o Brasil não está longe, fora do contexto de regulação que os países, em geral, têm adotado.

Um dos pontos que questiono é o alto nível de exigência da nossa legislação em relação à questão do consumo de álcool. E, se nós observarmos os países lá fora, veremos que o Brasil, de fato, encontra-se na média e não entre os mais exigentes. Nós temos países, como o Japão, a República Tcheca e a Hungria, que têm o nível de tolerância zero para consumo de álcool. Nós temos países, como a França, que têm tolerância de 0,05 miligramas. Nós temos países ao extremo, como os Estados Unidos, que usa 0,08 e a Suécia com 0,02. Então, temos diversas características diferentes.

O fato é que o Brasil está acompanhando esse grande movimento, que é o movimento de garantia e de preservação da vida, que é, em

última análise, o que se quer buscar aqui. É inaceitável que a morte de crianças, mulheres, homens, trabalhadores jovens - e a maior incidência desses casos acontece com jovens - seja aceita e a indignação limite-se a uma manchete de jornal. Exatamente por estabelecer uma conduta e mexer com uma conduta que essa legislação tem que ser garantida.

Eu diria, Senhores Ministros, que, numa perspectiva do jurídico constitucional, a política em questão emerge da conhecida doutrina da eficácia irradiante dos direitos fundamentais, segundo a qual esses passam a se revestir de uma dimensão objetiva e normativa vinculante de todo o sistema. E, em consequência, extrai-se o poder estatal de proteção de tais direitos, em face ao Poder Público, como o dos particulares, mediante a restrição de posições subjetivas no interesse maior da coletividade. Tal obrigação é particularmente mais relevante na defesa dos direitos à vida e à integridade física, como ocorre nas alterações providas no CTB - Código de Trânsito Brasileiro -, seara na qual o Estado dispõe de ampla liberdade de configuração, tendo em vista os interesses públicos e privados que aqui ocorrem.

Nessa ordem de ideia incidem, na hipótese, a tricotomia do citado dever nos moldes indicados pelo Ministro Gilmar Mendes, isto é, o dever de proibição, o dever de segurança, que impõe ao Estado o dever de proteger o indivíduo, e o dever de evitar riscos, que autoriza o Estado a atuar com o objetivo

de evitar riscos para o cidadão, em geral mediante adoção de medidas de proteção e prevenção.

Não é demais relembrar que a Constituição Federal consagra expressamente os direitos à vida, à incolumidade física, à segurança e à saúde, nos artigos 5º, 6º, 144 e 196 da nossa Carta, sendo que a efetivação dessa última deve ser garantida por políticas preventivas que visem a redução do risco de doenças e de outros agravos.

Ademais, a própria Carta previu restrições a programas de bebidas alcóolicas, entre outros o § 4º do artigo 220, à luz dos malefícios decorrentes do seu uso. Decerto o consumo de substância por motorista implica em um desses. No plano infraconstitucional, para o Código de Trânsito Nacional - CTN -, que, em seu artigo 1º, § 2º dispõe que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e um dever dos órgãos, cumpre lembrar, igualmente, o Decreto nº 61.117/2007, que aprovou a política nacional sobre o álcool, com diretivas das quais a Lei nº 11.705 pode ser considerada um desdobramento.

Diante de tal cenário, ao contrário do afirmado pela associação requerente em sua petição inicial, não se vislumbra na norma nenhuma intervenção excessiva que afronte o respectivo núcleo essencial de liberdade e iniciativa dos proprietários de bares e restaurantes.

Nós temos aqui, no uso do carro, uma atividade regulada. Não

é qualquer um que pode dirigir o carro, não é qualquer um que pode trafegar um carro: só aqueles que estão autorizados a partir de diretrizes legais. E, exatamente por ser uma atividade regulada, como toda a atividade que tem um potencial risco, um significativo risco, aqueles que o dirigem, que utilizam o instrumento, estão submetidos, estão vinculados às restrições que esse exercício oferece, porque, ao fazerem, eles não estão apenas dirigindo a arma para o próprio rosto, eles estão, de fato, colocando potencialmente em risco todos aqueles que estão trafegando ou em proximidade daquele que está dirigindo.

Exatamente porque nós estamos tratando - e isso é o que a Carta Magna fixa - de um direito de coletividade intrínseco - viver -, a ter a sua realidade física protegida - a todos nós é garantido isso -, a Constituição nos garante, como indivíduos e como sociedade, que aqueles que dirigem o carro devem, sim, ser submetidos a restrições nessa função, nessa atividade. Não o fazendo, estaremos negando a própria Constituição ao estabelecer essa garantia, que é uma garantia de todos os cidadãos.

Nesse sentido, Ministros e Ministra, no âmbito do Direito Administrativo está, então, a se cuidar de uma legítima e clássica norma de poder de polícia, condicionando-se, portanto, a liberdade e as propriedades particulares mediante a imposição de um dever de abstenção ou ação a fim de lhes conformar o comportamento aos interesses coletivos.

Sob o ângulo do direito econômico, alegar a violação à livre atuação de empresas não se sustenta, porque ela acaba, numa pretensão sobre valorizar uma liberdade de iniciativa econômica, colocando em risco, colocando em limitação outras garantias muito mais fundamentais do que essa, porque elas também estão no fundamento da nossa Constituição, que é a garantia à vida, à incolumidade física, à preservação e à dignidade da pessoa humana como totalidade.

Por isso que nós entendemos que a solução buscada na ação direta pela inconstitucionalidade está indo de encontro ao interesse de uma sociedade de fato justa e fraterna, já que o princípio constitucional, base da solidariedade humana, está presente em nosso Texto Constitucional.

Não é por pouco que, em outras posições, esta Corte já se manifestou em **habeas corpus**. Cito aqui o saudoso Ministro Maurício Corrêa, quando ele diz que providência elogiável e esforço válido e saudável, tanto mais quando se sabe o grande número de motoristas bêbados que põem em risco a sua própria vida e - mais grave - a dos outros.

E pelo Ministro Sepúlveda Pertence, quando ele fala da restrição visando a inibição da venda de bebidas alcóolicas de efeito potencialmente perigosas à segurança, ao trânsito, insere-se, a meu ver, no âmbito legítimo do poder de polícia do Estado sobre as vias terrestres de seu domínio e

sob sua administração.

Nesse sentido, o direito, o alegado, o pretendido direito a não autoincriminação que está, de fato, garantido em nossa Constituição, não é uma garantia absoluta em nossa Constituição, exatamente porque ela tem de estar ao par e em sintonia com os direitos que estão presentes a toda a sociedade. Não é possível que aqueles, no interesse de autoescusarem-se de uma infração, evitem a ação da restrição de uma atividade regulamentada, limitem a ação do Estado no sentido de evitar o potencial, em grande parte, e, às vezes, efetivo dano à saúde de toda a sociedade.

Temos de criar também uma jurisprudência não só do acusado, mas também das vítimas; uma jurisprudência que pense na realidade dessas vítimas e o que elas poderiam ser se não tivessem sofrido uma interrupção da sua trajetória por alguém que resolveu beber demais.

Então, Senhor Ministro e Senhora Ministra, concluindo, deixo essas contribuições da Advocacia-Geral da União ao debate e espero que esta Corte tenha, no decorrer desta Audiência Pública, mais elementos que possam válida e equilibradamente prover as decisões de Vossas Excelências.

Obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Antes de passar a palavra ao próximo expositor, eu gostaria, em nome do cerimonial, de

consignar a presença do Doutor José Guilherme Carvalho Zagalo, representando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil.

Convido, agora, o Professor José Mauro Braz, Professor associado à Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Coordenador do Programa Acadêmico de Álcool e Outras Drogas, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e Presidente de Honra da Sociedade Brasileira de Alcoologia.

O SENHOR JOSÉ MAURO BRAZ DE LIMA (ASSOCIAÇÃO DE MEDICINA DA UFRJ) - Com honrosa satisfação cumprimento o Ministro Luiz Fux, a Excelentíssima Ministra Rosa Weber, a Excelentíssima Vice-Procuradora-Geral Doutora Deborah Duprat, a Doutora Carmem Emiliano, as demais autoridades, os Senhoras, as Senhores e a todos. Nessa honrosa oportunidade também devo ressaltar a relevância de trazer a esta Corte toda a sociedade civil representada aqui. E falo particularmente de uma universidade, onde o nosso dever de ensinar, pesquisar e formar profissionais da saúde nos coloca diante de situações de problemática como esta que hoje está sendo discutida, que são os acidentes de trânsito e de direção sobre o efeito do álcool. Isso representa um problema de saúde pública também.

Então, é neste nível que vou procurar trazer a minha contribuição: falando da questão da saúde pública, como médico do Ministério da

Saúde, e como professor de uma universidade pública, uma universidade federal. E também vou ressaltar que não é meramente como um médico, mas um médico que se atém a essa questão a mais de trinta anos, Excelentíssimo Ministro. Foram mais de trinta anos trabalhando com pessoas envolvidas com álcool e drogas, em hospitais de emergências, hospitais psiquiátricos e hospitais especializados para álcool e drogas.

Então, devo considerar que a minha fala é uma fala de contribuição de quem vivencia uma parte desse problema. E, no que toca à questão de álcool e outras drogas, e, especificamente, a dirigir sobre o efeito do álcool, isso tem sido uma das linhas de pesquisa da nossa universidade há quatorze anos. Desde 1998, todos os anos, fazemos eventos onde discutimos a questão do álcool, do efeito do álcool nos acidentes de trânsito. E esses acidentes estão aí, expressos em números, e números de uma magnitude impressionante, que representa, pelos dados do Ministério da Saúde, quarenta, quarenta e poucas mil mortes. Não temos, às vezes, número muito exato, mas, quando falamos pelo DPVAT, que dizer, dados de outra fonte, fala-se em mais de cinquenta mil mortes.

É um número muito grande, para mim, como médico e como professor de medicina; e é um número muito grande para a sociedade não responder à altura diante de uma verdadeira calamidade. Isso é um número de mortes maior do que ocorre nas guerras, muito maior do que as calamidades por

doenças, que nós enfrentamos no nosso dia a dia. E essa questão do álcool, na direção, é uma questão por demais complexa; ela não é simples, mas é um fato. E, estar aqui muito me honra. Trago, então, essa contribuição que eu passo a mostrar através de alguns dados para poder fomentar com subsídios essa discussão.

O Brasil não pode aceitar esse número, aceitar um número dessa magnitude. Como profissional da saúde e como professor de medicina, trabalhamos com isso, temos livros e artigos publicados sobre esse assunto, mas ao longo desse tempo, vemos também um outro contexto, que é um contexto que não pode fugir a essa discussão. Nós somos um País que produz muita bebida alcoólica; nós somos um País que consome muita bebida alcoólica. E, nesse nível, somos o primeiro produtor mundial de bebida destilada e somos o terceiro maior produtor mundial de cerveja. E esse é um dado que tem que ser considerado, não que queira ser sublinhado, aqui, qualquer coisa que leve para o sentido da demonização da bebida alcoólica, não se trata disso, mas trata-se de chamar a atenção para questões que podem, então, serem tratadas no nível da prevenção, da informação, da educação, da conscientização, e, aí sim, na direção, sobre efeito do álcool, na fiscalização e na punição, como nós vimos o ilustre Deputado Hugo Leal mostrar um exemplo no Estados Unidos.

Como estamos vendo, essa questão, então, que fala dessa tragédia - eu já me adiantei em alguns números, mas vou passar rapidamente, só

para lembrar, pois são dados conhecidos. Mas viver em hospitais de emergência significa que, sobretudo no fim de semana, dou pelo menos um número de que 30% a 40% estão relacionados a emergências associadas à álcool, sobretudo, e outras drogas também.

Às vezes, no leito do Hospital Miguel Couto, 30% de cada dez leitos - três do CTI - são relacionadas a traumatismo violento ligado a acidente de trânsito. E isso pode ser mais ou pode ser menos, mas isso representa custo. E esses números que podem estar relacionados, sem dúvida, ao consumo de álcool, se marca no fim de semana. No fim de semana isso é um registro do cotidiano. Até tememos que isso se torne uma coisa tão banal que já não impressione, mas vimos e convivemos com pessoas, não nos hospitais e nos consultórios, que sofrem com isso no seu dia a dia.

Veremos nesse gráfico - rapidamente também - o que não é uma novidade, mas o Brasil é um País que tem a violência como a primeira causa de morte geral. E o acidente de trânsito, naquela curva em azul, mostra que nós vemos nos acidentes de trânsito a segunda causa de morte violenta. Então, é uma situação, realmente, da mais alta relevância a ser tratada em termos de saúde pública.

Esse dado é uma tabela muito importante, e eu a tenho usado para mostrar que é uma tendência. É uma pesquisa do CEBRID, da Escola

Paulista de Medicina, e também encomendado pela CENAD, em que o Professor Carline mostra que, considerando a população de doze a sessenta e cinco anos, temos, considerando o uso de álcool pesado, quer dizer, dependência do álcool, álcool/doença, alcoolismo, que, nesses cinco anos, foi de 11% para 12%, quer dizer, um aumento de 10%. Mas, considerando o tamanho da população, isso é muito sério e é muito pesado para a saúde pública.

E, naturalmente, temos visto que, no quinquênio de 2006 a 2011, esse número continuou assim: aumentando. Está aumentando a cada ano, até agora, o número de mortes por ano. E, realmente, a Lei Seca, em que pese algumas polêmicas quanto a sua constitucionalidade, realmente pesou numa inversão da curva, ainda leve, pois ainda morre muita gente no Brasil, mas houve uma resposta e isso foi traduzido num dos artigos que enviei para o Excelentíssimo Senhor Ministro como um dos nossos trabalhos.

Um outro dado sério é quando vemos, na parte de baixo do gráfico, que o índice de alcoolismo sobe entre os jovens de maneira preocupante. E esses dados são públicos, esses dados não são dados de esfera universitária, fechada academicamente, mas são dados conhecidos. Então, o aumento de 30% entre os jovens mais novos, de doze a dezessete anos, e de até 24% e 25% por cento, a cada período de cinco anos, mostra uma tendência séria e preocupante. Naturalmente, muito desses jovens vão ganhar carro e vão dirigir; e ele,

consumindo álcool, vai dirigir o carro sob o efeito do álcool. Então, isso vai justificar, mais tarde, novamente, o que procuramos trazer na questão da prevenção. Esse é um perfil que nós traçamos - isso está em nosso livro - quando falamos do perfil de consumo. De um modo geral, a dependência ocupa em torno de 10%.

No Brasil, nessa última pesquisa do Professor Carline, está em 12%, mas o abuso do álcool, que é o *happy hour*, que é o abuso do fim de semana, no churrasco, na pelada, no futebol ou na torcida, atinge 20% da população de doze a sessenta e cinco anos e isso não pode ser nada negligenciado porque se traduzirá por complicações severas na saúde pública e trará como consequências gastos obviamente associados.

Então, quando consideramos esses 12%, segundo essa pesquisa levantada, em termos de Brasil, hoje, isso equivalerá a mais de dezesseis milhões de pessoas, considerando a população de doze a sessenta e cinco anos. A população, hoje, do Brasil está em torno de cento e noventa e quatro milhões de habitantes, o que é um número nada desprezível e muito preocupante.

Esse quadro que eu também trago é para mostrar uma outra situação relativamente banal, é para dizer que cerveja não é bebida fraca, como muitos jovens podem achar numa primeira impressão e assim podem consumir mais. E assim o fazem: consomem, de fato, mais. Mas, se olharmos direitinho esse

quadro, veremos que, pela concentração de álcool em cada tipo de bebida padrão - cerveja, 5%, vinho, 12%, cachaça, uísque ou vodka, 40%, que são os destilados -, e pela quantidade de líquido na bebida, numa conta simples, chegamos a uma conclusão óbvia: que a consumação de álcool puro é em torno de doze a quatorze gramas por dose, o que significa 0,2 gramas de álcool por litro de sangue e, no bafômetro, 0,25 miligramas por litro de ar respirado. Portanto, cerveja não é bebida fraca. No entanto, quando se proíbe a propaganda de bebida, se proíbe vinho, se proíbe cachaça e não se proíbe cerveja; isso é uma questão que precisa ser corrigida neste País, porque já existe a Lei nº 9.294, de 1996, que proíbe a propaganda de cigarro e de bebida alcoólica.

Então, Excelentíssimo Ministro, fica essa questão para ser contextualizada, não diretamente da Lei Seca, mas que envolve todo um cenário que precisa ser cuidado em nosso País; talvez seja um diagnóstico maior. E é um diagnóstico também que preocupa, não no sentido econômico, de desenvolvimento, de contribuição, mas simplesmente de que nós somos um País que, hoje, ocupamos o terceiro maior lugar em produção de cerveja, acima da Alemanha; então, são mais de onze bilhões de litros/ano. E, destilados, 1.3, o que nos coloca como o primeiro País produtor de destilado, comparando com uísque, comparando com vodka e outras bebidas semelhantes. No entanto, esses números são significativos, porque o consumo corresponde à produção; não temos excesso

nem desperdício - esse consumo todo é desperdício.

Ontem eu não pude me furtar de deixar de trazer essa imagem que apareceu no jornal, numa folha inteira do jornal O Globo de ontem, quando aparece esse movimento que fala de um setor vitorioso, que é um setor que produz, um setor que cresce, mas me preocupa que isso seja feito sem uma contrapartida de informação, de educação, de conscientização dos efeitos do abuso do álcool para a saúde. Estamos vendo aí a criação de uma associação, de uma grande empresa, de grandes empresas; é uma indústria que cresce muito, e é uma propaganda de página inteira. Então não pude me furtar, pois como médico, como professor de Medicina, como cidadão, como pai ou como qualquer cidadão mais responsável, penso que isso é um estímulo a um consumo sem a contrapartida - e aí é do Estado - de informar, educar, conscientizar sobre essa questão do abuso excessivo de álcool, sem demonizar - quer dizer, tomando esse cuidado - a nossa cultura.

E assim vemos alguns números que aparecem, e esses números podem ser até razoavelmente positivos quando falam que um milhão e setecentas mil pessoas são empregadas na indústria de bebida. Mas, como médico e como pesquisador em álcool e droga, cerca de quinze ou dezesseis milhões - como eu falei - de alcoolistas crônicos estão afastados do emprego. Se empregam um milhão e setecentos mil, desempregam muito mais de outras formas, sem contar

os cinquenta mil mortos por ano. Quando diz que paga dezesseis bilhões de salários, quantos salários esses outros milhões de pessoas adoecidas deixam de receber ou passam a receber através de pensão e através de apoio do governo para essas questões? E há as famílias que também são comprometidas com isso. E quando diz que esse movimento dá um tributo dezenove bilhões de reais, o que deve ser, na verdade, em torno de trinta e oito ou quarenta milhões, isso pode ser considerado que metade vai para os impostos; metade disso aí são de impostos, possivelmente, como é a taxação da bebida. O cigarro é um pouco mais. Então, devíamos dizer que há uma contribuição de dezenove bilhões, mas há um prejuízo muito maior. E quando se pensa no País, hoje, estimativamente, o alcoolismo como um todo, incluindo acidentes de trânsito, morte e os quinhentos mil feridos, isso estimado pelo IPEA, pelo Ministério da Saúde, há um custo tangível e não tangível que ultrapassa os 6% do PIB, ou seja, na casa de duzentos bilhões, considerando o PIB brasileiro atual.

Então, para encerrar e mostrar que existe lei, sim. Essa lei que saiu em 2007 é uma lei que deveria ser mais divulgada, é uma lei que é completa e que, se for mais bem trabalhada e seguida, acredito que também irá, como a Lei nº 11.705, a Lei Seca, trazer uma contribuição. As outras leis, quer dizer, não faltam leis, nós as temos.

E aqui eu encerro, Excelentíssimo Ministro Fux, para dizer que

os acidentes de trânsito são uma matéria por demais complexa e de uma magnitude expressiva em nosso País, no Brasil. É preciso um programa de atenção integrada, como faz a França e como fazem os Estados Unidos, por meio de organizações que privilegiem as ações fundamentais de informação, de educação, conscientização, responsabilização, fiscalização, no caso da Lei Seca, e penalização. Só assim, então, acho que vamos poder minimizar um pouco essa questão, pois a Lei Seca já mostrou um pequeno desvio, para menos. Isso vai reduzir e trazer melhores resultados para o nosso País, de um modo geral.

Obrigado, Ministro.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora o Senhor Nelson de Freitas Leite Júnior, do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF).

O SENHOR NELSON DE FREITAS LEITE JÚNIOR (DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL) - Boa-tarde a todos, boa-tarde Ministro, Ministra, Procuradora, Secretária e demais presentes.

Meu nome é Nelson. Sou agente de trânsito e estou ocupando, atualmente, a Diretoria de Policiamento e Fiscalização do DETRAN, que é o órgão responsável pela fiscalização de trânsito aqui no Distrito Federal.

Vamos falar um pouco sobre como funciona a fiscalização de trânsito em cima da alcoolemia e os efeitos que ela vem trazendo para o âmbito

do Distrito Federal, mas, antes, gostaria de passar também alguns dados para contextualizar melhor a violência no trânsito em toda a nossa discussão. São alguns dados que já foram passados pelos demais expositores, mas vale a pena, sempre, a gente relembrar.

A Organização Mundial da Saúde aponta que um milhão e duzentas mil pessoas morrem todos os anos em decorrência de acidentes de trânsito. Entre vinte e cinquenta milhões sofrem traumatismos irreversíveis. Aqui, no Brasil, são sessenta mil óbitos e cerca de cento e oitenta mil pessoas com traumatismos irreversíveis.

O IPEA, Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, tem um estudo muito interessante. Ele aponta que, no Brasil, são gastos, todos os anos, cerca de trinta bilhões de reais. Trinta bilhões de reais são investidos em atendimento de acidentes com e, também, sem vítima.

Como já foi dito também - mais no cenário brasileiro -, 11% da nossa população é dependente de álcool, e mais de 5% dos adolescentes entre doze e dezessete anos também são dependentes. Também aí, sobre os padrões de consumo, acrescento o segundo: o abuso do tipo *binge*, que é o que está mais relacionado com acidentes de trânsitos. Por quê? Porque é aquele abuso da pessoa que ingere mais de cinco doses na mesma ocasião. Por exemplo: churrasco, casamento, jogo de futebol do time. A pessoa está ali, vai ingerir mais de cinco

doses, vai chegar a um nível de embriaguez, que, com certeza, vai interferir na sua capacidade de dirigir um veículo. Mas, independentemente da quantidade, é fato que qualquer quantidade afeta, sim, o desempenho de um condutor. Por quê? Ela age em cima do reflexo, da atenção, da capacidade de acompanhar objetos, da visão periférica - muito importante para quem dirige - que fica, assim, diminuída, e da acomodação visual à luz - o reflexo de farol, do próprio sol -, atrapalhando aquela pessoa na condução do seu veículo. E há alguns outros aspectos, também, como deixar de usar o cinto de segurança, deixar de usar capacete, desrespeitar os limites de velocidade. Quem bebe, fica agressivo, fica audaz no volante e acaba fazendo manobras arriscadas que podem gerar acidentes e, consequentemente, prejuízos físicos.

Há outro dado: já temos que 60% dos acidentes têm envolvimento com álcool. Em Brasília, em 2005, foi feito um levantamento nas vítimas fatais de acidente de trânsito e identificou-se que 53,7% dessas vítimas apresentavam álcool no organismo. E a maioria dessas vítimas - olha lá - em idade produtiva, dezoito a trinta e cinco anos, que é justamente a faixa etária problemática e que traz acidentes de trânsito no Brasil.

Portanto, Senhoras e Senhores, Ministro, Ministra, dirigir após ingerir bebida alcoólica ou qualquer outra substância psicoativa é considerado comportamento de risco. E comportamento de risco, para o Departamento de

Trânsito do Distrito Federal, é transgredir a lei, em especial a lei da vida.

Por isso, aqui no Distrito Federal, somos - eu diria - implacáveis, somos rígidos, somos austeros em relação à fiscalização de trânsito, em especial da alcoolemia. Somos amparados. A fiscalização é amparada pelo Código de Trânsito Brasileiro, e mais recentemente pela Lei nº 11.705, a famosa Lei Seca.

Nas nossas fiscalizações utilizamos o aparelho etilômetro, que é o equipamento capaz de aferir a quantidade de álcool presente no pulmão daquele condutor. Ele utiliza a unidade de medida - miligramas por litro de ar expelido (mg/l). Miligramas por litro de ar expelido é diferente de decigramas por litro de sangue (dg/l). Decigramas por litro de sangue é o teste, é o exame de sangue, é o exame clínico, aquele feito em laboratório, aquele feito no IML, que é uma outra forma de aferir a embriaguez de um condutor. Mas, para a fiscalização de trânsito de rua, o que é utilizado é o famoso bafômetro, o etilômetro.

Então, dentro da utilização do etilômetro, são considerados três valores que são colocados no auto da infração e que devem reger todo o processo de autuação de um condutor embriagado, flagrado em embriaguez. Para efeito de autuação do etilômetro, a medida regulamentada é 0,10 mg/l de ar expelido. Aí vocês perguntam: "Não é Lei Seca, é álcool zero?" A lei fixa em zero, mas, para utilização de um equipamento eletrônico, a metrologia exige uma margem de erro. Então, pra começarmos a considerar embriaguez ao volante, precisa registrar

acima de 0,10 mg/l de ar expelido, ou seja, até 0,09 mg/l, não haverá infração de trânsito e o condutor pode retomar o seu caminho. Podemos dizer que é uma colher de chá da legislação; literalmente uma colher de chá, porque tem que ser uma quantidade muito pequena para ser pego abaixo de 0,10 mg/l. Assim, qualquer quantidade normalmente que ele ingerir, dependendo do metabolismo da pessoa, pode, sim, ser flagrado no etilômetro. Então, ali na faixa intermediária entre 0,10 mg/l e 0,29 mg/l já é considerado infração de trânsito com as penalidades apenas administrativas. E igual ou superior a 0,30 mg/l, aí, sim, já é a faixa criminal e a pessoa também será enquadrada criminalmente.

Portanto, resumindo, o agente de trânsito, na hora de preencher um auto de infração, vai considerar estes três valores: o limite regulamentado, que é o de 0,10 mg/l , que é fixo, não altera, não varia; a medição realizada, que é aquela que o etilômetro detecta, do exame do condutor e o valor considerado; o que vai valer para a autuação é a medição realizada deduzida uma segunda margem de erro, também obrigatória pela metrologia.

Só para citarmos um exemplo e tentarmos clarear mais: nesse cenário em que o condutor foi flagrado, ao soprar o bafômetro em 0.13 mg/l vamos deduzir a margem de erro de 0.03 mg/l, chegando a um valor considerado de 0.10 mg/l, já dentro da faixa de infração de trânsito. Num segundo cenário, o condutor, ao soprar o bafômetro, registrou 0.33 mg/l de medição realizada.

Deduzindo também a mesma margem de erro, 0.03 mg/l, chegaremos a um valor considerado de 0.30 mg/l, já dentro da faixa criminal. Esse condutor, além das medidas administrativas, também será preso em flagrante, levado à delegacia, e só sairá sob pagamento de fiança.

Aí há uma demonstração da tabela dessas margens de erro. Para cada faixa de concentração de álcool haverá uma margem de erro a ser deduzida. É uma tabela que acompanha o próprio equipamento; o manual de funcionamento do equipamento já traz essa tabela, uma tabela fixa também, e a cada medida registrada haverá um valor considerado referente.

Aí, recapitulando, trazemos as consequências. Quais são as consequências de quem é flagrado dirigindo embriagado? Imediatamente haverá uma autuação para aquele condutor, a habilitação será recolhida e o veículo será retido até que se apresente um condutor em condições. Caso, no teste, tenha chegado ao nível superior, o de crime - 0,30 mg/l para cima -, essa pessoa também será imediatamente levada à delegacia.

Após o prazo que a legislação de trânsito estipula para os recursos, essa autuação se tornará uma multa (R$ 957,00), a habilitação será suspensa por um ano e se dará o prosseguimento criminal caso essa pessoa tenha sido presa em flagrante na ocasião da abordagem.

Vamos falar um pouco de como funciona a questão quando a

pessoa se recusa a fazer o teste, o que, infelizmente, é a maioria dos casos. Dificilmente uma pessoa, hoje, não sabe que ela não é obrigada a fazer o teste. Mas, de qualquer forma, através da legislação, da Lei nº 11.705, que veio corroborar a Resolução nº 206, o agente de trânsito tem a prerrogativa de fazer a autuação através dos sinais característicos daquela embriaguez. Normalmente estes são os sinais mais comuns, que normalmente estão sempre presentes em qualquer pessoa embriagada: o hálito etílico, a fala arrastada, os olhos vermelhos e o comportamento instável - uns falam demais, outros falam de menos, uns querem brigar, outros querem dormir. Então, a partir desses sinais, o agente de trânsito consegue verificar a incapacidade da pessoa prosseguir dirigindo. Ele vai fazer uma autuação e vai lavrar também um auto, um termo de constatação, onde virão anotados todos esses sintomas que ele verificou na pessoa. Será também emitido um laudo de recusa de uso do próprio aparelho etilômetro, que dá esse recurso para o agente de trânsito amarrar melhor ainda a sua autuação, comprovando que foi oferecida a ela a opção de fazer o teste. E a notificação normal e a adoção das mesmas medidas administrativas. A legislação atual não prevê prisão para quem se recusa a fazer o teste de embriaguez. Então, fica tudo no cenário administrativo.

Vamos falar um pouquinho sobre o cenário daqui, do Distrito Federal, para contextualizar também o efeito que essa lei - nós acreditamos - está

tendo aqui dentro do Distrito Federal.

Nos últimos dez anos, a população do DF cresceu 20% enquanto a frota, mais de 100%, Senhor Ministro. Só a frota de motos, que é uma das vilãs do trânsito brasileiro, cresceu 280% aqui no Distrito Federal.

Aqui vemos um gráfico que demonstra a curva de crescimento da frota em comparação com a curva de óbitos anuais aqui no Distrito Federal. Percebemos que, apesar do número crescente da frota, o número de vítimas não variou; ele permaneceu estável na casa de quatrocentos e cinquenta, quatrocentos e sessenta óbitos anuais, aqui no Distrito Federal, o que nos leva a esse segundo gráfico que demonstra, aí, sim, um dado bastante positivo. Por quê? Porque apesar do número crescente de veículos, da frota, o número de mortos para cada dez mil veículos está diminuindo gradativamente. Ano após ano, estamos conseguindo baixar esse índice de mortos para cada dez mil veículos.

A ONU, Senhor Ministro, estipula em três óbitos por ano um índice aceitável, um índice civilizado para as questões de trânsito. Então, três óbitos para cada dez mil veículos é um limite que a ONU estipula para o mundo todo, para que todos sigam essa meta de diminuição e de controle de violência no trânsito.

Então, como os senhores podem ver, o Distrito Federal já está se aproximando desse número de três óbitos por cada dez mil; estamos em 3.5.

Temos certeza que vamos continuar baixando. A OMS também estipulou o prazo, como o Deputado Hugo Leal já informou, no início: nessa década a redução de acidentes no mundo será de 50%.

O Distrito Federal, há quatro meses consecutivos, desde dezembro passado, vem numa média de 26% de redução nos óbitos e também nos acidentes fatais. Senhor Ministro, 26% é mais da metade dessa meta estipulada pela OMS, é mais um dado muito importante que nos estimula bastante a continuar na toada que empregamos aqui no Distrito Federal em relação à fiscalização, porque, como disse o Professor José Mauro, é, sim, um dos pontos que deve ser atacado no Brasil para que consigamos baixar os níveis de violência no trânsito. Isso tudo nos incentiva, cada vez mais, a continuar no nosso trabalho.

Eu apenas gostaria de apresentar uma outra tabela de demonstração de como foi aplicado o número de autuações, ano a ano, desde 2005, aqui no Distrito Federal. Só um momentinho para que eu possa localizá-la.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Como nós temos vários outros expositores, eu gostaria que todos obedecessem a esse prazo regulamentar para não sacrificarmos a exposição dos demais.

O SENHOR NELSON DE FREITAS LEITE JÚNIOR (DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL) - Então, rapidamente, Senhor Ministro, só para mostrar que estamos com um número

crescente de flagrantes de embriaguez. Aí, dependendo da evolução tanto da lei quanto dos equipamentos, estamos hoje, em 2010, com dez mil flagrantes de alcoolemia ao volante; em 2011 já passou a mais de onze mil, e, neste primeiro trimestre de 2012, já estamos em mil e quinhentos flagrantes de alcoolemia, o que demonstra que, apesar da fiscalização atuante aqui no Distrito Federal, quanto mais fiscalização, mais embriagados serão flagrados ao volante.

Agradeço a atenção de todos. Muito boa-tarde.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Chamarei agora, para exposição, a Doutora Tayssa Marins de Oliveira Sato que falará pela Universidade Cândido Mendes, do Estado do Rio de Janeiro.

A SENHORA TAYSSA MARINS DE OLIVEIRA SATO (UNIVERSIDADE CÂNDIDO MENDES) - Boa-tarde, Senhor Ministro-Relator Luiz Fux, Senhora Ministra Rosa Weber, Senhora Vice-Procuradora-Geral da República Deborah Duprat; boa-tarde, advogados, palestrantes, estudantes, cidadãos aqui presentes e que nos estão assistindo neste momento.

É com grande orgulho que venho representar a Universidade Cândido Mendes, do Rio de Janeiro, através da minha monografia "Lei Seca - o princípio constitucional da ofensividade e sua aplicação na natureza típica dos crimes previstos na Lei nº 11.705/2008", aprovada pela banca formada pelos Professores Fabrízio Rubinstein, aqui presente, Constança Madureira Homem de

Carvalho e Professora Orientadora Maria Cristina Tellechea.

Senhores Ministros, estamos aqui hoje para discutirmos sobre um tema tão atual e controvertido, que é a Lei Seca. A partir da manifestação da Abrasel Nacional, estamos aqui reunidos para expor nossos estudos e ideias sobre os diversos pontos da lei, como os efeitos da bebida alcoólica, como a venda de bebidas alcoólicas nas estradas.

Como o Deputado Federal Hugo Leal mencionou, não podemos esquecer que, acima de tudo, estamos em defesa da vida. Falarei aqui do ponto principal da minha monografia e a necessidade atual de outros meios de provas da embriaguez e mais políticas públicas nos diversos Estados do Brasil.

Deputados federais, associações, professores, médicos e advogados, não só aqui, hoje, mas no nosso trabalho do dia a dia, estamos sempre em defesa de um único interesse: a vida. Juntos, fazemos o trabalho de cada parte da vida dos nossos brasileiros, seja na medicina, seja na advocacia, na magistratura ou na educação, e, juntos, faremos leis e sociedade cada vez melhores.

Nos diversos aspectos e discussões doutrinários acerca da Lei Seca, o que mais me chamou atenção foi a mudança do critério para responsabilização criminal do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Com a concentração igual ou maior a seis decigramas de álcool no sangue, o condutor é

punido com seis meses a três anos de detenção, multa e suspensão ou proibição de dirigir. Como disse antes, estamos aqui, antes de tudo, pela vida e, indiscutivelmente, a Lei Seca - posso assumir isso - vem salvando cerca de milhares de vidas por ano.

A Constituição preza pela vida. E a função principal da lei e do Direito é regular as relações entre os indivíduos, dirigindo condutas e dando seguranças, expectativas de comportamento, sendo desproporcional qualquer regra ou lei que fosse contra os princípios também constitucionais, como o da razoabilidade e da intervenção mínima do Direito Penal. A norma penal, portanto, em um Estado democrático de Direito, não é somente aquela que formalmente descreve o fato como infração penal, pouco importando se ofende ou não o sentimento da Justiça. Ao contrário, sob pena de coligir com a Constituição, o tipo incriminador deverá obrigatoriamente selecionar, dentre todos os comportamentos humanos, aqueles que de fato possuem real lesividade potencial.

Sendo o Brasil, então, o Estado democrático de Direito, por reflexo, seu Direito Penal há de ser legítimo, democrático e obediente aos princípios constitucionais. Não podemos admitir critérios absolutos na definição dos crimes, os quais passam a ter exigência de ordem formal - somente a lei pode descrevê-los - e material - seu conteúdo sempre deve ser questionado à luz dos

princípios constitucionais.

Conforme o doutrinador Fernando Capez menciona em seu livro "Curso de Direito Penal": "Crime não é apenas aquilo que o legislador diz sê-lo (conceito formal), uma vez que nenhuma conduta pode, materialmente, ser considerada criminosa se, de algum modo, não colocar em perigo valores fundamentais da sociedade."

O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro não pode ser interpretado apenas pelo limite de concentração alcoólica de seis decigramas, devendo também ser especificada a sua efetiva potencialidade lesiva. Os Princípios Constitucionais, as Garantias Individuais devem ser autuados como balizas para a correta interpretação e a justa aplicação das normas penais, não podendo cogitar de uma aplicação meramente robotizada dos tipos incriminadores. Se tiver com concentração de álcool igual ou maior que seis decigramas no sangue, será detido e responderá ao processo criminal, sem que haja outros meios de provas da suposta embriagues.

Não podemos, Senhores, confundir função do Direito Administrativo com o Direito Penal. A finalidade do Direito Penal é proteger bens essenciais à sociedade. E, quando essa tutela não se faz necessária, ela deve afastar-se e permitir que todos os outros ramos do Direito assumam. Sem a sua ajuda, esses bens ainda vão ser protegidos.

Conforme também ensina Rogério Greco, em seu livro "Curso de Direito Penal":

> "O Direito Penal deve, portanto, interferir o menos possível na vida em sociedade, somente devendo ser solicitado quando os demais ramos do Direito, comprovadamente, não forem capazes de proteger aqueles bens considerados de maior importância."

Somente alguém que vivenciou um processo criminal pode dizer como é deitar a cabeça no travesseiro e não saber do resultado. Processo criminal realmente é muito sério. Muitas pessoas pensam: Estava embriagado e dirigiu. Merece ser condenado. Concordo. Se ficar comprovado que teve os efeitos e sinais de embriaguez, o advogado será o primeiro a dizer que ele não teve o mínimo de responsabilidade e merece realmente ser punido.

Senhores Ministros, não estou falando de impunidade. Estou falando de uso de proporcionalidade. Como defensora da correta aplicação do Direito Penal, eu peço, aqui, razoabilidade. Prisão e processo criminal são muito sérios, como qualquer intervenção estatal. A mídia, infelizmente, às vezes, faz uma visão deturpada do Direito Penal como se todos merecessem prisão perpétua e que não poderia ter limites para punir. O Direito Penal não pode tratar as pessoas de forma generalizada, muito menos ultrapassar os limites impostos pela Constituição.

O álcool tem diversos efeitos e em diversos organismos, causando embriaguez ou não, e não precisa de nenhum estudo aprofundado para

sabermos disso. Porém que haja prova eficaz e robusta dessa embriagues suficiente para que haja a intervenção do Direito Penal. A lei, hoje, acabou punindo todos, como se tivessem os mesmos organismos sob efeitos iguais, sendo que a norma penal deve ser usada de forma restritiva. Cabe, portanto, ao operador do Direito, principalmente ao Juiz, exercer controle técnico de verificação de constitucionalidade de todo o tipo penal e toda adequação típica de acordo com seu conteúdo. Se afrontoso a algum princípio, deverá ser expurgado ou modificado no nosso ordenamento jurídico. Direito Penal é para punir e não prevenir e educar. A educação vem mais abaixo, nos investimentos de escolas, de institutos, em conscientização.

Mês passado tive a oportunidade de presenciar uma operação Lei Seca, ao vivo, a convite do Doutor Carlos Alberto Lopes, Deputado Federal. Uma menina, que estava junto de seus amigos, pediu autorização para filmar seu amigo que estava dirigindo o carro, porque - ela falou: "Na minha cidade, não tem Lei Seca".

Então, as pessoas não têm ainda consciência de que a lei é federal e é válida para o Brasil inteiro. Políticas Públicas, como a "Operação Lei Seca" que temos no Rio de Janeiro, organizada com profissionais sérios e dedicados, bem coordenada, muito organizada, são necessárias para que possamos fazer um trabalho em equipe, e, sem dúvidas, não teriam dificuldades

de implantar outros meios de prova para auxiliar o Judiciário na comprovação da embriaguez, como um teste psicomotor, presença de um perito, presença de um médico e um especialista.

A Lei Seca, de autoria do Deputado Federal Hugo Leal, a sua política pública "Operação Lei Seca", criada pelo Deputado Federal Carlos Alberto Lopes, em conjunto com o Judiciário e com a conscientização da população salvam vidas. E, mais ainda se forem aplicadas com razoabilidade e proporcionalidade, pois somos humanos e somos sujeitos a erros. Por isso que o Legislador constituinte se preocupou em consignar princípios e limites, e é por isto que existe o Direito: para ordenar a vida em sociedade. E é por isso que estamos aqui, agora, nessa Audiência Pública.

Como falei, juntos, Ministros, Deputados Federais, advogados, juízes, médicos e a população brasileira, podemos fazer um trabalho em equipe e salvar cada vez mais vidas. O meu papel espero que eu esteja fazendo aqui, agora.

Peço aos Senhores Ministros, encarecidamente, proporcionalidade e razoabilidade na utilização do Direito Penal e a intervenção estatal nos limites da nossa Constituição. Os Estados têm que fazer mais políticas públicas, mais conscientização, mais ônibus nas ruas de madrugada. Estados como Espírito Santo e Minas Gerais visitaram o Rio de Janeiro para poder copiar a nossa "Operação Lei Seca".

Vejamos: Não é com o Direito Penal que vamos educar. Acredito no cidadão brasileiro e sei que ele é capaz de provar que não precisamos do Direito Penal para nos educar e dar ameaça aos nossos direitos de ir e vir. E isso de uma forma muito simples, pois a educação começa em casa, conscientizando-se que a embriaguez não combina e nem nunca combinou com direção de carro.

Senhores Ministros, quero agradecer por essa oportunidade. E tenham a certeza de que os nossos cidadãos brasileiros são capazes de mostrar que podem se conscientizar e que o Direito Penal não deve ser usado para educar, e sim ser aplicado na sua correta função social.

Concluindo, se faz necessário, com a correta aplicação do Direito Penal, outros meios de comprovação dessa embriaguez, como o teste psicomotor, presença de perito ou médicos nas "Operações Lei Seca", e principalmente, mais políticas públicas nos Estados, como no Rio de Janeiro, e, em conjunto, a melhoria de transportes públicos também nas ruas.

Obrigada.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - A fala seguinte seria a do Senhor Celso Luís Ramos, da Organização Nacional Trânsito e Vida - ONTRAN que, no entanto, comunicou a sua impossibilidade de comparecer, razão pela qual eu passo a palavra ao Doutor Rogério Taffarello,

Advogado e Mestre em Direito Penal pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo - USP, que falará pelo Instituto Brasileiro de Ciências Criminais - IBCCRIM.

O SENHOR ROGÉRIO TAFFARELLO (INSTITUTO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS CRIMINAIS - IBCCRIM) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, muito boa-tarde; Excelentíssima Senhora Ministra Rosa Maria Weber; Excelentíssima Senhora Vice-Procuradora-Geral da República Deborah Duprat; demais autoridades aqui presentes, Senhores e Senhoras, muito boa-tarde.

Tenho a honra de representar, nesta oportunidade, o Instituto Brasileiro de Ciências Criminais, a maior e mais importante organização não governamental a reunir especialistas teóricos e práticos do Direito das Ciências Criminais no Brasil, do Direito Penal, do Direito Processual Penal, da criminologia, da sociologia criminal e outras disciplinas afins do conhecimento.

Pois bem, desde logo, o IBECCRIM agradece ao colendo Supremo Tribunal a oportunidade de estar aqui presente, precisamente cumprindo o escopo fundamental do Instituto, que é procurar contribuir no aprimoramento dos institutos jurídicos vigentes em nosso País.

O tema, como muito bem mencionado pelo Senhor Ministro Fux, já no início da tarde de hoje, em sua intervenção inicial, é um tema

necessariamente interdisciplinar e bastante complexo, como também os meus antecessores aqui já afirmaram, no trato no âmbito das políticas públicas.

Cabe ao IBCCRIM, no entanto... Nós vamos aqui nos cingir a tratar dos reflexos na seara jurídico-criminal, e criminológica também, das modificações introduzidas pela Lei Seca, a Lei nº 11.705/2008, no Código de Trânsito Brasileiro e, enfim, de problemas concretos, problemas reais de ordem concreta, fenomênica, que foram acarretados, desde 20 de junho de 2008 até agora, nesses quase quatro anos de vigência da lei.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade 4.103 possui um objeto bastante abrangente, entre medidas administrativas e medidas criminais. E o problema que ela visa tratar é um problema, acredito eu e acredita o IBCCRIM, sobre o qual todos nós aqui presentes - a sociedade civil organizada e agentes públicos - compartilhamos: as mesmas preocupações e as mesmas intenções.

A grande questão que se põe aqui, a todos nós, é como encontrar a forma adequada desse tão complexo tratamento jurídico, porque, no final das contas, é disso que estamos a falar aqui, é disso que cuida a ADI 4.103.

Vou separar a minha exposição em dois pontos de especial preocupação nossa. O primeiro, é o item 2.3.2, da ADI, que questiona, aliás, intitulado apropriadamente, a nosso ver, "a absurda punição contra aquele que se nega a produzir prova contra si (do original teste do bafômetro)". E o segundo

tema é o item 2.4, que questiona a razoabilidade e a proporcionalidade da norma introduzida pela Lei nº 11.705.

Em primeiro lugar, no item 2.3.2, questiona-se a constitucionalidade da modificação introduzida pelo artigo 5º, IV, da Lei Seca, da Lei nº 11.705, que, numa redação a nosso ver extremamente infeliz, modificou o artigo 277 do já então vigente Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97, adicionando em seu § 3º. E peço licença para reproduzir o primeiro parágrafo do tópico 2.3.2 da inicial, porque ele cita textualmente a inovação legislativa ora desafiada, à qual afirmamos a inconstitucionalidade.

> "O § 3º do artigo 277 do CTB, incluído pelo artigo 5º, IV, da Lei Federal nº 11.705, chega às raias do absurdo ao estabelecer que serão aplicadas - e aqui cita textualmente a inovação legislativa - as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no artigo 165 deste Código, ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no **caput** deste artigo."
> E prossegue esse primeiro parágrafo.
>
> "Como se quem exercesse a prerrogativa constitucional de não se autoincriminar pudesse ser punido com a mesma sanção de um condutor em embriaguez extrema, completa e dolosa."
> Esse § 3º do artigo 277, ao mencionar que "serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no artigo 165 deste Código", faz referência à infração administrativa de embriaguez ao volante, que é precisamente o artigo 165 já existente desde 1997, no Código de Trânsito

Brasileiro. E as sanções ali previstas são as sanções de multa - e sabemos o valor, que chega a quase dois salários mínimos -, suspensão por um ano da carteira de habilitação do condutor e eventual apreensão do veículo, quando o caso.

A julgar por essa redação do novo § 3º do artigo 277 - chamo assim -, torna-se uma imposição do Estado ao cidadão, pelo menos pela literalidade da lei, pela inovação trazida pela Lei Seca, que ele se submeta ao teste do etilômetro, ou bafômetro, como mais amplamente conhecido por nós. Ocorre, no entanto, que a Constituição da República - e isso todos sabemos, pois já foi dito até por um dos expositores anteriores - garante o direito ao silêncio, que é corolário do direito de não constituir provas contra si. Pois bem, está a se tratar, no fundo, de um princípio jurídico chamado, num aforismo latino, se me permitem os Senhores, *nemo teneto torci detegere*, segundo o qual ninguém é obrigado a acusar a si próprio, que é corolário da tutela constitucional da intimidade, da personalidade e da própria dignidade da pessoa humana, que é fundamento da República Federativa do Brasil, conforme o artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal.

Luigui Fer Raioli, autor italiano, conhecido de nós que somos da área jurídica, define esse princípio como a primeira máxima do garantismo processual acusatório, isso nas palavras dele, em tradução livre, na sua obra fundamental "Diritto e Ragione", 9ª edição, 2008, pg. 623, Editora Laterza. Ele

prossegue afirmando que, no direito a não constituir prova contra si, deriva o direito ao silêncio do acusado ou do investigado ou do potencial investigado ou suspeito; o direito à vedação à tortura espiritual, nas palavras dele, que consiste o juramento do acusado, ou do investigado, quando se teria que, para traduzir ao Senhores esse juridiquês - e eu já vou abandoná-lo nos próximos segundos -, obrigar ao investigado que as suas palavras sejam juramentadas, sob o risco de ele ser incriminado com pena de perjúrio, coisa que no Brasil não temos, que seria mentir nas suas próprias palavras, em seu interrogatório. Assim como também garante a inviolabilidade da consciência entre outras liberdades públicas fundamentais - palavras ainda, de Fer Raioli. E analisando a previsão constitucional do artigo 5º, inciso LXIII, o próprio colendo Supremo Tribunal Federal já manifestou que se trata o direito ao silêncio de garantia "de expressa importância político-jurídica que impõe limites bem definidos ao campo de desenvolvimento da atividade persecutória do Estado, e é extensiva a qualquer pessoa a ação persecutória do Estado. Isso no Habeas Corpus 68.929, da Primeira Turma. O que isto quer dizer? Que esse princípio deve limitar, e essa é a atribuição em matéria constitucional do Supremo Tribunal Federal, a produção legislativa, em matéria penal e processual penal por parte do Poder Legislativo - pouco importa que a iniciativa da lei tenha sido do Executivo ou do Legislativo -, mas o Judiciário deve limitar o poder do Estado afim de evitar o risco de o Estado

ingerir extremamente, de uma forma extremada, na intimidade, na privacidade, e na própria liberdade de consciência do cidadão.

E uma coisa curiosa que acredito seja necessário trazermos aqui aos Senhores, é o fato de que nós, como seres humanos, geralmente tendemos a nos identificar - e é natural que assim seja - com as vítimas de delitos que há aos montes pelas ruas, aí, de um País socialmente problemático como o nosso.

É necessário, no entanto, que nos vejamos, por vezes, também como potenciais investigados, como potenciais suspeitos desses mesmos delitos ou de parte deles, até porque todos nós, uma hora ou outra, podemos nos ver diante da espada do Direito Criminal, que é a forma mais violenta de atuação, de intervenção do Estado na liberdade individual dos seus cidadãos. E eu acredito que em cada grupo de cinquenta ou cem pessoas, como temos aqui nesta sala, além das pessoas que nos assistem, certamente há pessoas que já cometeram alguns delitos; certamente há pessoas, inclusive, que já cometeram o delito, por exemplo, de conduzir embriagado um veículo automotor depois de tomar duas doses de uma bebida qualquer, seja um chope, seja um vinho, seja um uísque, seja o que for.

Portanto, estamos falando de direitos que são de todos nós; não estamos falando de direitos, necessariamente, de pessoas que querem violentar a nossa incolumidade física. E não é por outra razão que, após uma evolução

histórica do Direito extremamente conturbada, chega-se a esse tipo de principiologia própria do Estado Democrático de Direito que viemos aqui defender, nesta tribuna, neste momento.

Como consequência elementar desse alcance dado pelo Supremo Tribunal Federal a esse princípio de ninguém ser obrigado a constituir prova contra si, não é possível que o exercício de um direito ou garantia fundamental, por parte do cidadão, resulte na imposição, contra si, de punição, qualquer que seja essa punição, seja ela de caráter administrativo, criminal ou qualquer outra natureza jurídica, punição essa que se lhe imponha.

Assim é que a doutrina processual penal brasileira é praticamente unânime em afirmar que não pode haver uma ameaça de sanção, uma ameaça de punição, e, menos ainda, um automatismo de punição, que é o que se tem na nova redação do artigo 277, § 3º, para aquele que simplesmente argumentar ou recorrer ao exercício de um direito constitucional.

Cito aqui, no caso do bafômetro, o exemplo de Antônio Scarance Fernandes, Professor Titular de Processo Penal da Universidade de São Paulo, em seu livro "Processo Penal Constitucional", 6º edição, RT 2010, pg. nº 263. Poderia citar tantos outros autores: Geraldo Prado, Gustavo Badaró, Aury Lopes Júnior. Todos eles escrevem, lecionam nesse mesmo sentido.

Todavia, ao nos recordarmos dos episódios noticiados pela

imprensa, logo após o advento da Lei Seca, todos nós certamente tivemos contato com informações acerca de inúmeros abusos. É certo que excessos tendem a ser minoritários, mas não foram poucos, em números absolutos, e há cidadãos brasileiros sofrendo com isso, desde então. Há inúmeros abusos oficiais cometidos nas ruas das cidades brasileiras, em que alguns foram, compulsoriamente, submetidos ao exame do bafômetro.

Sabemos, ademais, todos aqui, que, se é verdade - e é uma verdade - que a Lei Seca acabou até expondo mediaticamente o direito de não constituir prova contra si aos cidadãos brasileiros - e hoje muitos mais têm esse conhecimento que não tinham anteriormente -, é verdade também que, quando esse cidadão está diante do agente fiscal do cumprimento da lei, seja ele um fiscal de trânsito, seja ele um policial militar, seja ele quem for, na medida em que ele escuta da autoridade que está a sua frente que ele deve, sim, soprar o bafômetro, ele soprará o bafômetro. E, aí, temos um outro problema de vício de consentimento seriíssimo, em casos de cidadãos que são presos em flagrante, são submetidos a processo criminal entre uma série de outras... Muitas vezes há uma condenação criminal injusta com base numa prova colhida ilicitamente. Portanto, é necessário que o Judiciário esteja atento a isso, sem prejuízo da preocupação de todos nós quanto à efetividade dessa lei.

Eu gostaria de falar mais algumas coisas, mas o meu tempo

está se esgotando. Então, gostaria de concluir simplesmente dizendo que nós, do IBCCRIM, compartilhamos da preocupação que toda sociedade brasileira, o Supremo Tribunal, todos nós aqui presentes, o Executivo e o Legislativo temos com relação a esses números estarrecedores de acidentes e mortes no trânsito no Brasil. No entanto, a questão que se põe é: como devemos proceder? O déficit, a nosso ver, não é de mais endurecimento na legislação penal, não é um déficit abstrato, normativo abstrato, mas é de concreção da fiscalização. Quanto mais fiscalização tivermos - e os exemplos do Rio de Janeiro e do Distrito Federal são eloquentes nesse sentido - menores serão os índices. E, para isso, não é necessária uma Lei Seca, muito menos uma Lei Seca que vulnere, que amesquinhe uma garantia fundamental tão importante como é o direito de não constituir prova contra si mesmo. Então, com isso, concluo a minha exposição aqui.

Agradeço o tempo que me foi dedicado e parabenizo, em nome do IBCCRIM, a iniciativa do Supremo Tribunal Federal com essas audiências públicas.

Com licença.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Por uma questão metodológica vamos suspender os trabalhos por trinta minutos.

(INTERVALO)

PRIMEIRA TURMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA - LEI SECA - ADI 4.103

EXPLICAÇÃO

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Dando continuidade à Audiência Pública, passo a palavra agora, para exposição, ao Doutor Percival Maricato, Advogado da Associação Brasileira de Bares e Restaurante - ABRASEL, que é a autora da Ação Declaratória de Inconstitucionalidade.

****

PRIMEIRA TURMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA - LEI SECA - ADI 4.103

EXPOSIÇÃO

O SENHOR DOUTOR PERCIVAL MARICATO (AVOGADO DA ABRASEL) - Eminentíssimo Ministro Luiz Fux, que eu acompanho desde o início da carreira, digníssima Ministra, ilustre público, é um prazer e uma honra falar sobre um tema tão instigante e que desperta tanta polêmica. Parabéns pela Audiência Pública, evidentemente já mostrou que traz novas abordagens, novos argumentos.

Em primeiro lugar, em que pese sermos os proponentes da ação, não somos contra a punição do delinquente: o que bebe e dirige, colocando

em risco o alheio. Nenhuma pessoa sã ou com formação moral pode ser contra isso. Todos são a favor da vida. Somos todos pais de família; representamos aqui dois milhões de pequenos empresários que montaram um milhão de estabelecimentos, todos eles com pais idosos e realmente preocupados com problemas como o alcoolismo, violência, pessoas que dirigem sem ter condições e que devem ser punidas. A grande questão que devemos aqui tentar equacionar é o problema entre os que são responsáveis e os que são irresponsáveis; estes são os delinquentes; os primeiros são inocentes.

Outra questão é a da tolerância zero: se ela é adequada aos princípios constitucionais. No nosso entendimento, de forma alguma. A questão não é da tolerância, é da intolerância. Os princípios constitucionais são: adequação entre o delito e a pena, a proporcionalidade, a razoabilidade, a equidade; são todos princípios que devem ser obedecidos no Estado de Direito. Se não fosse assim, e se nós admitíssemos o conceito de tolerância zero, então, estaríamos dizendo que, no Brasil, 70% da população que possui carro ou dirige carro são delinquentes. Só não serão alcançados, porque a lei não retroage. Mas quantas pessoas, inclusive aqui no Plenário, já não tomaram um drinque, já não ergueram um drinque ao nascimento de uma criança, no próprio casamento, quando vão almoçar ou jantar com a família e não tomaram um copo de chope e voltaram dirigindo para casa? Até porque, nas grandes cidades, tem de se usar o

automóvel, a *prima donna* da nossa civilização que ninguém se atreve a enfrentar. O transporte público para às 11 horas, à meia-noite; táxi é caro; andar na rua é ser candidato a ser assaltado. As pessoas, então, voltam para casa, rotineiramente, de automóvel.

O que eu acho aqui é que o Estado foi completamente omisso, até agora, nessa questão de combater a criminalidade com o automóvel. E, em várias outras situações, o que a gente vê é que, quando ele passa a combater, ele quer ser mais o draconiano dos legisladores, a lei mais draconiana do planeta, porque, nos Estados Unidos, de quem todo mundo admira o combate a esse tipo de delito, com oito decigramas começa a pena administrativa; vai até dez, depois é a penal. Não, aqui no Brasil é tolerância zero, ou seja, nunca se combate coisa alguma, os criminosos atropelam e depois, noutro dia, estão na rua, mas quando vai combater, aí, vão mostrar que nós somos intolerantes.

Então, é evidente que, do ponto de vista do equacionamento, há uma falta de razoabilidade total. Um brinde, Senhor Ministro, ou, talvez, dois bombons com licor, e o Senhor se torna um delinquente administrativo; e três, dois chopes ou meia dúzia de bombons de licor - eu gostaria que fizesse a experiência -, o Senhor pode se tornar um delinquente penal.

Então, acho não ser tão simples tratar disso. A história nos mostra que temos de ser muito delicados, muito argutos e muito maduros com as

questões. Quem lembra aí - eu sou advogado velho, já tenho trinta e cinco anos -, eu me lembro que discuti, maconha antigamente, quando a gente falava da diferença entre o viciado e o traficante, éramos chamados de adeptos dos maconheiros - porque maconheiro, todo mundo era assim -, só quando começaram a prender os filhos do pessoal da classe média é que houve uma reação, mudou-se de comportamento. Então, acho que isso é importante.

Queria lembrar, também, que, quando foi aprovada essa Lei, e que falaram "agora vai valer", nós escrevemos um artigo que dizia o seguinte: liberaram o delinquente. E, depois de quatro anos, concluiu-se. O agente do Distrito Federal veio aqui e falou que realmente o delinquente sabe que não precisa fazer o bafômetro e que ele está liberado. Prenderam, aí, coisa de duzentos mil jovens que estão respondendo a inquérito. Duzentos mil por enquanto, cem mil com certeza. É só pegar os jornais e lê-los, quantos pegaram aqui, quantos pegaram ali, e não dá para contar cinco mil o município. Certamente, se não houvesse a recusa de se fazer o bafômetro - como foi visto aqui, a maioria faz -, hoje estaríamos com quinhentos mil, talvez, indiciados em inquéritos. Então, daí se vê, pelos resultados, que a Lei, também, parece-me um tanto desproporcional. Alguma coisa está errada. Não é possível que essa parcela toda da população brasileira, até agora, seja realmente delinquente e irresponsável.

Então, a meu ver, acho que as leis repressivas nem sempre

resolvem, que temos de ter maturidade e equilíbrio suficientes para encontrar os meios de punir quem é realmente delinquente, separar o joio do trigo, e isso é fundamental. A Lei de Crimes Hediondos, por exemplo - pode-se citar uma porção -, nem sempre reduz a criminalidade. O que reduz a criminalidade é educação, prevenção e criação de uma consciência de responsabilidade. Acho isso fundamental dentro da população brasileira. E os que erram, o que são uma minoria, não são todos esses potenciais delinquentes que o DETRAN, órgão do Distrito Federal, vê na população. Imagino se não tivessem os que se recusaram a fazer o bafômetro. Onde é que o Senhor iria pôr tanta gente presa daqui a três, quatro anos, quando os inquéritos se tornarem processos, e o sujeito, talvez, puder acabar sendo preso.

Então, acho ser isso o que nós gostaríamos de dizer, que ela fere esses princípios. Isso é o principal. A questão desse drinque erguido numa saudação não pode ser considerado delinquência. Isso não é delinquência; isso, a maioria dos brasileiros faz; muita gente diz que não faz, mas faz; a gente viu, aí na rua, serem apreendidos de repente, encontrar senadores, deputados, desembargadores, quer dizer, pessoas normais, honestas, que circulam por aí e foram a algum lugar e tomaram um chope. Será que essas pessoas são delinquentes? Irresponsáveis? Devem ser realmente punidas com processo penal?

Eu acho que é isso. E para não ficar apenas na questão de

mostrar a não razoabilidade, seja pelos resultados, pela intolerância, pela, enfim, pouca gradação que a Lei permite ao cidadão, e pelos resultados em questão de reflexo na população, é preciso que o Supremo levante esses números de indiciados. E nós sabemos que não existe prisão para toda essa gente.

Eu queria fazer algumas propostas. A primeira, que a Lei previsse - e aí, evidentemente, falo para deputados e formadores de opinião - o risco efetivo com gradações para punição, e não uma coisa de tão oito ou oitenta; que também fosse criada uma consciência de responsabilidade. E, nisso, acho que deveríamos exigir do Governo que uma parte do que se gasta com bebidas fosse para educação, o que deveria ser desde o primário, de respeito ao próximo. Isso, sim, talvez ajudasse. Nesse ponto de vista, nós, que representamos um milhão de estabelecimentos, estamos perfeitamente dispostos a colaborar para que isso ocorra, para que a população seja educada nesse sentido.

Um terceiro item, preparo de policiais para detectar isso. Desde o início, fomos contra o bafômetro e apontamos que ele era inconstitucional e era inócuo. Incrível, incrível que a Câmara inseriu os seis decigramas, porque, dois anos antes, em 1996, ela tinha retirado os seis decigramas do Código de Trânsito, justamente pela dificuldade de fazer a prova. E, dois anos depois, o Congresso se reuniu e inseriu, de novo, os seis decigramas. E, agora, está-se reunindo para tirar os seis decigramas. Seis decigramas é prova técnica; se você não tem uma prova

técnica, não pode ser condenado. Agora, estão retirando, o que é correto, porque preparo de policiais talvez ajude nesse combate. Se bem que, eu, particularmente, espero que a polícia continue combatendo crimes violentos, aos que todos nós somos submetidos.

O quarto item é a aprovação de um processo penal de rito sumaríssimo, para que essas pessoas que exageram na bebida e delinquem sejam condenadas, tipo, em noventa dias, sessenta dias, se possível, de tal forma que isso servisse de exemplo, porque um dos grandes problemas é, primeiro, a possibilidade de liberdade logo no dia seguinte, e isso, realmente, não gera uma consciência de que existe uma punição para esse tipo de delito. Se possível, até se fosse necessário, aferir o alcoolismo do cidadão por meio de um médico, de um um perito, ou de um juiz de plantão, enfim, que isso fosse punido com muita rapidez.

Também somos a favor de uma lei que preveja uma punição civil, ou seja, quando alguém atropelado perde a vítima, perde o Estado, perde o INSS, tem uma porção de prejuízos para o erário público, e nós achamos que deveria haver um tipo de lei de rito bem sumaríssimo, também, que previsse que o sujeito ficaria com os seus bens indisponíveis até plena indenização de todos os prejuízos causados por ele. E como nós sabemos, às vezes, o bolso fala mais alto do que a consciência e, então, isso achamos que poderia ser algo bastante efetivo.

E que também, a Procuradoria, o Ministério Público entrem ao lado da vítima, se for necessário, se ela não tiver advogado.

Fiscalização mais rigorosa para motorista de ônibus e caminhões e jovens até vinte e um anos, que, geralmente, ainda não têm essa consciência totalmente formada e que precisariam de, talvez, maior rigor.

Enfim, queria concluir dizendo que a Lei com a prova técnica é inócua, ninguém pode obrigar alguém a fazer o bafômetro, imagina, só se fossem usadas algumas técnicas que se usavam na ditadura - pau de arara, cadeira de dragão, choque elétrico -, o que, acredito, não passa pela cabeça de ninguém. Então, é uma prova inócua. Acho que temos de nos dobrar sobre o problema e encontrar diferença entre delinquente e inocente, e saber fazer prova técnica. Deve atender aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, que são base do Estado de Direito, fundamentais para a criação de uma sociedade livre, justa e solidária, adequação das penas aos delitos correspondentes e combater os problemas por outros meios que não seja só repressão, porque só vimos aqui quase todo mundo falando de repressão, repressão, punição, e nós achamos que o caminho, talvez, não seja por aí.

Muito obrigado pelo tempo. Obrigado ao Plenário.

# # #

PRIMEIRA TURMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA - LEI SECA - ADI 4.103

EXPOSIÇÃO

O SENHOR OSMAR BORDUCHI (CONSELHEIRO FISCAL DA ONG TRÂNSITO E VIDA) - Obrigado, Senhor Ministro; boa-tarde, Senhores Ministros; boa-tarde a todos e a todas as senhoras aqui presentes, aos telespectadores e aos ouvintes da TV e Rádio Justiça.

Agradeço a oportunidade em nome da Associação Trânsito e Vida, com sede em Cuiabá, no Mato Grosso, que tem como pilar de sua constituição a educação para o trânsito.

Parabenizo o STF pela iniciativa da Audiência Pública sobre o tema estratégico para a democracia brasileira.

Inicialmente, vale frisar que esta exposição tem como finalidade abordar os principais aspectos relacionados ao princípio da segurança jurídica. Nesse passo, temos que o princípio da segurança jurídica se encontra intensamente relacionado ao Estado Democrático de Direito, podendo ser considerado inerente e essencial ao mesmo, sendo um de seus pilares basilares que lhe dão sustentação. Dessa feita, urge ressaltar que o princípio da segurança jurídica possui conexão direta com os direitos fundamentais e ligação com determinados princípios que dão funcionalidade ao ordenamento jurídico brasileiro, tais como, entre outros, a irretroatividade da lei, o devido processo

legal e o direito adquirido. De certa forma, podemos destacar que, em virtude da dinamicidade do Direito na tentativa de acompanhar o desenvolvimento social, cabe aos legisladores a busca incessante de aperfeiçoar o sistema legal do País. Podemos dizer que a Lei vem variando e sentindo em função de múltiplos fatores, sendo um deles quando se altera a tábua dos valores e a aferição da realidade social. Assim, atualmente, nossos legisladores, com a necessidade de adequar o sistema político-econômico adotado pelo Governo com o Direito positivado, lançam determinadas propostas, reformas, inclusive constitucionais, que afetam diretamente a população. Não é de se espantar que a população insurja-se contra medidas que, **a priori**, prejudicam seus direitos fundamentais, pressionando o Governo para que sejam mantidos seus direitos adquiridos, acarretando um verdadeiro clamor público pela observância dos princípios que norteiam o Estado democrático. Nessa ocasião, fica em voga a discussão da importância e observância do princípio da segurança jurídica, principalmente pelo meio jurídico, já que o mesmo é quem fornece o respaldo legal às inovações trazidas ao ordenamento. Portanto, podemos afirmar que o princípio da segurança jurídica, atualmente, reveste-se de suma importância no atual contexto social de nosso País, já que, segundo ele, a Lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

Dessa forma, a presente exposição tem em sua finalidade

principal fazer uma breve análise e dos principais pontos referentes ao tema em questão, já que a aplicação do princípio solidifica o ordenamento jurídico pátrio:

"1.1 Do controle de constitucionalidade

O controle de constitucionalidade, de maneira sucinta, representa o processo de adequação das normas infraconstitucionais com o disposto na Constituição Federal.

A ideia de controle, marcada pela rigidez, traz em seu bojo a noção de um escalonamento normativo, e a Constituição Federal ocupa o grau máximo nessa citada relação hierárquica, caracterizando-se como uma norma de validade para os demais atos normativos do sistema jurídico.

Nos dizeres do Professor José Afonso da Silva:

"Trata-se do princípio da supremacia da Constituição, pedra angular, em que assenta o edifício do moderno direito político, significa que a Constituição se coloca no vértice do sistema jurídico do País, a que confere validade, e que todos os poderes estatais são legítimos à medida em que ela os reconheça e na proporção por ela distribuídos [...] desse princípio resulta o da compatibilidade vertical das normas da ordenação jurídica de um país, no sentido de que as normas de grau inferior somente valerão se forem compatíveis com as normas de grau superior, que é a Constituição".

Destarte, as normas que não forem compatíveis com a Constituição Federal são consideradas inválidas, visto que a incompatibilidade vertical resolve-se em favor das normas de grau mais elevado, que funcionam como fundamento de validade das inferiores. Nas palavras de Pedro Lenza, " ... assim, a Constituição está no ápice da pirâmide, orientando e 'iluminando' os demais atos infraconstitucionais".

1.2 Constitucionalidade formal e material da lei n". 11.705/2008.

A inconstitucionalidade formal verifica-se quando a lei ou ato normativo infraconstitucional contiver algum vício em seu processo de formação.

Não houve qualquer inconstitucionalidade formal no processo de elaboração da lei n°. 11.705/2008.

O ato normativo que afrontar qualquer preceito ou princípio da Constituição Federal deve ser declarado inconstitucional, visto apresentar um vício material. Exemplo, uma lei discriminatória que afronta

o princípio da igualdade é eivada de inconstitucionalidade material.

Como diz Barroso:

"A inconstitucionalidade material expressa uma incompatibilidade de conteúdo, substantiva entre a lei ou ato normativo e a Constituição. Pode traduzir-se no confronto com uma regra constitucional - e.g., a fixação da remuneração de uma categoria de servidores públicos acima do limite constitucional (art. 37, XI) - ou com um princípio constitucional (grifos acrescidos), como no caso de lei que restrinja ilegitimamente a participação de candidatos em concurso público, em razão do sexo ou idade (arts. 5°, caput, e 3°, IV), em desarmonia com o mandamento da isonomia. O controle material de constitucionalidade pode ter como parâmetro todas as categorias de normas constitucionais: de organização, definidoras de direitos e programáticas" .

1.3 Inconstitucionalidade do art. 5°, incs. III, IV (segunda parte) e VIII da lei n°. 11.705/2008.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN), com pedido de lirninar, ajuizada pela Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento - ABRASEL -, tem por objeto, no que atine à lei n°. 9.503/1997 (CTB), o artigo 5°, incisos III, IV e VIII da lei n°. 11.705/2008. Estes incisos se referem, respectivamente, aos artigos 276; 277, §§ 2° e 3° e 306 do CTB.

O artigo 276 do CTB diz que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeitará o motorista alvo da fiscalização de trânsito às medidas previstas no artigo 165 do mesmo diploma. Quando o artigo 276 fala em "qualquer concentração de álcool", tal situação somente pode ser verificada se o condutor do veículo realizar os exames de alcoolemia e, como visto, ninguém é obrigado a dispor do seu próprio corpo para produzir provas contra si mesmo.

Toma-se oportuno dizer neste momento que o artigo 165 do CTB não é eivado de inconstitucionalidade, haja vista o fato de que a constatação de dirigir sob a influência de álcool poder ser realizada sem a utilização do etilômetro ou do exame de sangue.

Concernente ao artigo 277, § 2° do CTB, não há inconstitucionalidade, porque o dispositivo diz que a infração de embriaguez ao volante pode ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas. Estas provas, desde que lícitas, podem ser utilizadas para a constatação da infração.

Por outro lado, o artigo 277, § 3° do CTB diz que caso o condutor se recusar a se submeter aos procedimentos previstos no caput do

artigo (testes de alcoolemia) sofrerá as penalidades do artigo 165 do CTB. Ora, se há a garantia constitucional que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, uma lei infraconstitucional não pode impor sanções ao cidadão que é amparado pela Constituição Federal nesta garantia específica.

O mesmo raciocínio vale para a análise do artigo 306 do CTB. Se nem mesmo a sanção administrativa pode ser aplicada ao condutor que se recusa aos testes de alcoolemia, também a medida mais gravosa de detenção não poderá ser efetuada.

Ao analisar a lei n°. 11.705/2008 à luz da Constituição, o Supremo Tribunal Federal (STF) deve declarar que a mácula de inconstitucionalidade mora nestes dispositivos analisados linhas acima, quais sejam, o artigo 5°, incisos III, IV (segunda parte) e VIII da Lei seca. O STF deve indicar qual é a interpretação conforme, através da qual não se configura a inconstitucionalidade.

Se o século XIX teve o Poder Legislativo como o ator principal dentre os três poderes da clássica divisão de Montesquieu, período este que ainda sofria os efeitos da Revolução Francesa; se o século XX foi marcado notadamente pela atuação exacerbada do Poder Executivo, como, por exemplo, as atuações dos governos nazista, fascista e, para citar o exemplo brasileiro, o período getulista; o limiar do século XXI vislumbra como o século do Poder Judiciário.

Esta judicialização do Executivo e do Legislativo pode ser medida e consubstanciada por um termômetro: o grande número de proposituras de ações diretas de inconstitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal.

À guisa de ilustração e sem adentrar em um debate de cunho doutrinário, a Lei que criou mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, a Lei n°. 11.340/2006, popularmente conhecida como Lei Maria da Penha, é objeto da ADIN n°. 4.424, impetrada em 23 de junho de 2010. Esta ADIN questiona o tratamento privilegiado dado pela lei à mulher vítima de agressão doméstica e também menciona a afronta ao mandamento constitucional que prevê a competência dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais para processo e julgamento dos delitos de menor potencial ofensivo. Este exemplo foi acima citado somente para trazer à baila o grau de refinamento e sofisticação intelectual presente ao se analisar um ato normativo. E quem realiza este trabalho intelectual, coloca a lei na mira de uma lupa constitucional e diz se a mesma atende ou não aos ditames constitucionais e em que grau, é o Supremo Tribunal Federal. Realmente, uma árdua tarefa.

Tarefa essa que a Associação do Trânsito em Vida enfrenta no seu dia a dia ao realizar e implantar junto à escolas e associações um aculturamento no presente tema, visto ser a educação um dos caminhos a

construir os pilares de uma nação.

A mesma situação ocorre ao se analisar a Lei n°. 11.705/2008. Como o motorista não é obrigado a produzir provas contra si mesmo, sobre o mesmo não podem incidir as sanções administrativas e criminais baseadas nos testes de alcoolemia. Entretanto, se a verificação de embriaguez for constatada por meios lícitos, a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor deve ser imposta. O Estado suspende ou proíbe o condutor embriagado em obter a carteira nacional de habilitação. Deste modo, o Estado impede que a pessoa sob efeitos do álcool ou de qualquer outra substância entorpecente dirija veículo automotor e ponha em risco a incolumidade física da sociedade. Uma medida mais eficiente que a prisão do condutor e que, ao mesmo tempo, atende aos princípios presentes na Constituição Federal é a educação.

Ao analisar a redação conferida aos artigos 276, 277 e 306 do CTB realizada pelo artigo 5° da lei n°. 11.705/08 verifica-se que as provas alicerçadas em testes de alcoolemia (etilômetro e exame de sangue) não estão em consonância com a Constituição Federal.

(...)

Neste diapasão, e para evitar que uma espada de Dâmocles penda por um prolongado tempo sobre as cabeças dos cidadãos brasileiros, os quais, infelizmente, em maioria, não são cônscios de seus respectivos direitos e deveres, como se percebe na observação prática da vivência nas ruas e avenidas deste país ....."

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Senhor Osmar Bartuchi, seu tempo se esgotou, por gentileza.

PRIMEIRA TURMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA - LEI SECA - ADI 4.103

EXPOSIÇÃO

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Concedo a palavra ao Doutor Nelson Faria de Oliveira, representando a Comunidade de Juristas de

Língua Portuguesa.

O SENHOR NELSON FARIA DE OLIVEIRA - Bem, muito boa-tarde, Ministro Luiz Fux, Doutora Déborah Macedo Duprat, Doutora Carmen Lilian Oliveira de Souza, demais autoridades aqui presentes, senhoras e senhores.

Primeiramente, eu fico muito feliz com o convite, enfim, com a possibilidade de estar, digamos assim, apresentando algumas sugestões a essa questão que não aflige somente o povo brasileiro. A Comunidade Jurista de Língua Portuguesa, a qual represento, enfim, tem, digamos, sim, levantado questões e dramas dos países de língua portuguesa. E essa é uma questão que eu acho ser oportuna haver, digamos, uma reflexão a respeito do tema. Desse debate , com certeza, do resultado dessa ação, advirão as diferenças entre o viver e o morrer. E eu noto aqui, digamos, interesses os mais diversos.

O Doutor Percival Maricato defendeu, com toda a presteza e competência que lhe assiste, aspectos interessantes até no sentido da proteção, enfim, de famílias que vivem habitualmente nos seus bares, nos restaurantes, como um todo. Mas, a gente tem de ir um pouco mais além dessa questão, nós temos que ir profundamente no âmago da questão.

Vivemos hoje, digamos, uma situação complexa. O Brasil, há muitos anos, representa um Vietnã por ano de mortes. Um Vietnã por ano. Isso não é admissível. São 50.000 pessoas que morrem todos os anos. Os americanos

ficaram arrepiados com a Guerra do Vietnã que ceifou 50.000 vidas, e nós simplesmente, digamos, debatemos a graduação, a menos graduação, se pode beber mais se pode beber menos. Eu acho que a gente precisa realmente ter uma consciência de que essa é uma questão muito séria. Só quem perdeu um ente pode, digamos, refletir dessa forma e ser contra ou ser a favor. Eu acho que uma pessoa que perdeu um ente querido, que perdeu uma pessoa da família, que perdeu um filho, que perdeu um pai, que perdeu a mãe, pode refletir e pode dizer o que isso representa. Uma sociedade que mata 50.000 pessoas pode se dar ao luxo de festejar, de comemorar? Eu acho que nós temos que refletir.

Com relação a Portugal, um país de língua portuguesa, nós verificamos - lá inclusive não há o bafômetro, lá é a figura do balão -, o agente manda, evidentemente, que se pare o carro e, de imediato, para toda pessoa, seja quem for, ele solicita que sopre o balão. Bem, se recusar a soprar o balão, simplesmente ele vai ser detido pelo crime de desobediência. Ela é taxativa, a legislação assim o determina. Ele vai ser preso por crime de desobediência e vai responder pelo crime de desobediência. Então, taxativamente, todos bebem, lá em Portugal todos bebem. Nas estradas, é permitido a venda, seja nos bares, restaurantes, nas autoestradas, enfim, não existe vedação nesse sentido. Mas existe a questão da penalidade, a questão da penalidade é séria. As multas são pesadas, a penalidade é pesada e existe uma conscientização. Existe também,

digamos, uma boa vontade da autoridade em também não ser muito radical nessa questão; existe também ali, digamos assim, a figura do bom senso. A figura do bom senso deve imperar perante as pessoas, enfim, perante as autoridades como um todo.

Mas, nós vemos em outros países, por exemplo, na Austrália. A Austrália simplesmente confisca o veículo da pessoa que dirige embriagada.

Será que, de repente, nós não precisamos ter uma penalidade mais séria?

Eu vi outro dia, na televisão, que um jovem, com uma Ferrari, teve autuação e a multa dele, numa Ferrari, foi de cento e noventa e quatro reais. Realmente, para quem tem uma Ferrari, ele vai ficar muito preocupado com a multa de cento e noventa e quatro reais. Se fosse na Austrália, ele teria perdido o veículo.

Eu acho que o momento, em si, é de reflexão e nós temos que criar o quê? Criar uma conscientização nova. A gente tem de partir de um momento, porque se nós vamos ficar discutindo a criação da graduação menos/mais, pode/não pode desse jeito, são situações paliativas. Eu acho que, de repente, em um determinado hiato desse tempo que nós vivemos, nós temos de começar a criar uma conscientização, uma mudança; nós temos que partir do zero para, de repente, criar cultura, criar cultura para que as pessoas entendam isso.

E a questão da penalidade, a questão da Lei Seca é favorável, nem que seja por um tempo, um ano, dois anos, mas os índices têm de cair. O fato é que os índices não caem. Fato é que, todos os dias, todos os dias, nós assistimos a essa situação. Até quando? Vamos arrumar leis paliativas? Olha, isso aí pode, aquilo não pode, aquilo não pode. Eu acho que a gente tem que dar um basta.

Nós tivemos, há uns anos atrás, a questão do cinto de segurança. Era obrigatório, ninguém usava cinto, ninguém usava cinto, até que, de repente, começou-se a se aplicar penas mais pesadas para quem não usasse cinto, e todo mundo começou a usar cinto. Hoje, raramente, vocês encontram alguém que não esteja dirigindo o seu veículo e que não esteja com o cinto de segurança.

E aí a gente vai vendo outros países, todos os países se preocupam com essa questão. Os países árabes são mais radicais: está proibido, não bebe. Mas nós não queremos chegar a esse ponto. Eu acho que a gente tem que ter um hiato de tempo, acho que a gente precisa, durante alguns anos, conscientizar. Com certeza, dessa iniciativa, dessa decisão, muitas pessoas, com certeza, estarão vivas daqui a alguns anos, e outras não; alguns poderão ser um de nós, porque a coisa mais triste...

Eu lembro, há uns anos atrás, um cliente que chegou ao meu escritório, arrasado, e tinha ido à Serra Negra, com a família à Serra Negra, e ele

perdeu a filha e perdeu o neto. E ele chegou destroçado; ele não sabia, evidentemente, o que falar, estava destroçado. E aí o que fez ele? Num fim de semana, ele, munido de um revólver, vai até a cidade de Socorro, onde ele descobriu que aquele criminoso, com o seu carro, na contramão, entrou de frente no carro da família e matou a sua filha e o seu neto. Ele vai até lá, munido de revólver, uma pessoa que nem uma de nós, um senhor que nunca fez mal a ninguém, e ele vai até lá. Descobre, vê uma casa muito simples, muito singela, bate as palmas, vem um menino bem pobre, bem simples, e ele pergunta: gostaria de falar com o senhor tal. Ele: só um minuto. E aí o que acontece? Vem um menino empurrando uma cadeira de rodas, ele estava tetraplégico. Naquele ato, ele começou a chorar, porque o drama, além de ser dele, era daquela família também.

Acho que temos de refletir. Acho que medidas meramente paliativas não vão resolver a questão. Acho que, pelo menos durante alguns anos, no sentido de criar uma conscientização, temos de ser duros, e duros conosco mesmos, administrando a questão da bebida. É uma questão de cultura, é uma questão de administração. E, com certeza, vamos criar, digamos, uma sociedade mais sadia.

Eu vejo ali, às vezes, no Bairro de Itaim, naquelas noitadas, eu vejo aqueles jovens, sai muita gente embriagada. Meu Deus, não pode ser! O que

vai acontecer daqui para a frente? Então, temos, na verdade, de conscientizar.

A questão do lucro não pode imperar sobre a vida. A vida, na nossa Constituição, hierarquicamente, o direito à vida é o primeiro direito que vem, depois vem o direito à segurança, o direito à propriedade, vem tudo isso, mas o direito à vida é sagrado. E isso acho que dá base a essa lei, isso é que dá base a essa lei.

Quando coloco essas palavras, eu coloco em função da necessidade que vejo de se criar um início. Acho que a sociedade tem de repensar num início. E, talvez, esse seja o início. Nós temos que zerar esse número, senão, ano que vem, nós continuaremos com cinquenta mil, mais cinquenta mil, mais cinquenta mil. E, nessa questão dos cinquenta mil, enquanto não nos atingir, é um número. A partir do momento que atinge uma pessoa da nossa família, o quadro muda. Nós temos visto várias associações, entidades, as mais diversas, trabalhando nisso, começando um trabalho nesse sentido, porque sentiram essa dor. Eu acho que temos que refletir.

Eu agradeço imensamente. Enfim, não vou me debater muito mais nessa questão. É apenas uma contribuição que acredito importante num momento tão delicado e num momento em que a sociedade deve refletir, senão, com certeza, nós estaremos, daqui a alguns anos, conversando, discutindo novamente, e, até lá, muitas vidas estão ceifadas.

Muito obrigado. Obrigado, Ministro. Obrigado a todos.

XXXXX

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Chamo, agora, para sua exposição, o Senhor Uirá Felipe Lorenço, Presidente da Organização Não Governamental Rodas da Paz.

O SENHOR UIRÁ FELIPE LOURENÇO (PRESIDENTE DA RODAS DA PAZ) - Boa-tarde, nobre Ministro Luiz Fux, nobre Vice-Procuradora-Geral da República, Deborah Duprat, Doutora Carmen de Souza, todos os presentes.

Agradeço muito o convite. É uma honra estar aqui. A ONG Rodas da Paz batalha há dez anos pela segurança no trânsito, por cidades mais humanas e por incentivos ao automóvel.

Gostaria, inicialmente, de falar um pouco do contexto das nossas cidades, ainda muito voltado para o automóvel, gerando inúmeras consequências. Bom, de forma rápida, temos o sucateamento do transporte coletivo, excessivo incentivo ao automóvel, gerando um caos, com resultado claro de congestionamento em várias cidades.

Os números - e muitos já falaram -, são números conservadores. Eu falei em quarenta mil, muitos falam em cinquenta mil mortes por ano, além dos milhares de feridos; quase um milhão de feridos, dos quais

duzentos mil têm sequelas irreversíveis. Nós temos de considerar que são números crus, brutos, e também que são milhares de famílias despedaçadas. Realmente, é lamentável o Brasil ser um dos países com o maior número de índice de mortes no trânsito. Precisamos mudar essa lógica rodoviarista; pensar na cidade para as pessoas e não só para o automóvel, para o motor.

Isso me lembra um tempo atrás, vieram dois técnicos para falar sobre mobilidade urbana. Eram dois técnicos de uma agência alemã. Caminhei com eles no eixo monumental, da altura da Torre de TV até a Rodoviária do Plano Piloto. São poucos quilômetros. Foi impressionante. A impressão que eles tiveram, ao final, era aterrorizante. O semblante deles era simplesmente de terror. Assim, quase foram mortos, quer dizer, nós temos um contexto de altíssima velocidade, curvas em que o motorista não precisa reduzir a velocidade; poucos pontos de travessia para pedestre. Para mim, foi realmente um vexame andar com eles e ter essa impressão deles ao final. Isso vale para todas as outras grandes cidades do País. Nós precisamos repensar esse modelo de cidade voltada só para o motor e pensar realmente na cidade para as pessoas.

Vou acelerar para que possamos entrar mais no foco.

Mas, realmente, esse círculo vicioso do transporte por automóvel, de incentivar mais pistas, maior velocidade, isso leva a um caos permanente, não adiantando ampliar vias, pensar só na fluidez. É necessário

pensar, acima de tudo, na segurança. Pensar em alternativas a automóveis, incentivar os modos coletivos e não motorizados. Ou seja, manter o foco na segurança e não na fluidez. Essa coisa maluca pela busca da velocidade só causa mais acidentes, mais mortes. Há vários fatores nesse sentido da cidade para as pessoas.

Vou falar, de forma detalhada, da fiscalização. Passar, de forma rápida, a questão da mobilidade saudável que a gente quer. Boa parte das pessoas deve conhecer outros países da Europa, onde se usa muito a bicicleta.

Aqui, o nosso Código de Trânsito Brasileiro é considerado avançado, já estabelece a proteção para o não motorizado, para o menor. Infelizmente, a maioria das vítimas são pedestres e ciclistas, são os mais frágeis no trânsito. O que a gente tem nas nossas cidades é um desincentivo a essas pessoas que optam por caminhar, por pedalar, em favor do transporte motorizado.

Algumas cenas de nossas cidades, aqui de Brasília. Poucas calçadas, ou elas estão invadidas por carros. A situação deprimente, vexatória para os cadeirantes, para quem tem restrições de mobilidade. Lá fora, é bem diferente. Algumas imagens da Europa, onde se usa muito a bicicleta. Elas usam não só por ter ciclovia, por ter infraestrutura, mas por ter um contexto urbano, muito mais humano. Por exemplo, a medida de moderação de tráfico. Enquanto aqui se fala em ampliar limite de velocidade, lá se reduz. As áreas residenciais

com zona trinta, limite de velocidade de trinta quilômetros por hora. Isso reduz barbaramente o nível de acidentes e de mortes decorrentes desses acidentes. Aí, só para ilustrar, então, a trinta e dois quilômetros por hora, o risco de morte é de 5%, ao dobro dessa velocidade, sobe para 85%. Então, mostra a importância do contexto mais humano, de reduzir o limite de velocidade.

Falar, de forma mais direta, da fiscalização, da importância dessas medidas. Então, a Lei Seca, obviamente, é condizente com a segurança no trânsito, o motorista tem de provar que ele está em plenas condições de dirigir. Quer dizer, a habilitação é uma licença, uma concessão do Estado. Ou seja, esse Estado tem o dever de cumprir, o motorista tem que cumprir certos requisitos. Então, essa questão de: "ah, vou produzir prova contra mim". Não, não tem nada a ver. Ele tem de provar que está em condições, sim, de dirigir. Quer dizer, ele tendo uma concessão do Estado, ele tem de provar que está apto para dirigir. Aí, um outro exemplo de medida desse tipo. A pessoa, ao embarcar, ao viajar de avião, tem que passar por um detector de metal. Ninguém contesta isso. Ele tem de provar que não está portando nenhuma arma, nenhum objeto de metal que possa provocar riscos. Então, da mesma forma, o habilitado tem de provar plenas condições de dirigir, está na via, ele tem que realmente oferecer segurança.

É isto que está justamente em jogo: a questão do direito individual, dessa suposta liberdade da pessoa de ir e vir, em relação ao direito das

vidas alheias, da sociedade em geral. Quer dizer, se se está falando num direito de a pessoa dirigir impunemente em relação ao direito que esse motorista alcoolizado causa, os riscos que ele causa à sociedade. Então, o Estado tem a obrigação de limitar essa concessão, obviamente.

Já se falou de alguns países. Em alguns estados norte-americanos a lei é muito rígida, o motorista vai preso; na França, da mesma forma; no Reino Unido. Quer dizer, a gente tem que se espelhar pelos países exemplos.

Então, realmente, a gente defende instrumentos que coíbam essa imprudência, que reduzam esses acidentes, essas mortes, esses dados que, realmente, são um vexame para o País.

É interessante notar também que essa rigidez da legislação, essas "Operações de Lei Seca" não só diminuíram os acidentes de trânsito, como também diminuíram outros índices: homicídios, tentativas de homicídios. Foram efeitos benéficos dessa fiscalização rígida. Então, são mais argumentos, são mais números para argumentar em favor da chamada "Lei Seca".

A gente precisa também falar da questão cultural, da parte educativa. A gente precisa passar de uma cultura motorizada para uma cultura da mobilidade saudável. Aqui a gente tem essa coisa muito: "Ah! Vou completar dezoito anos para ter meu carro!" Por quê? A pessoa não pode usar transporte

coletivo? A pessoa não pode usar a bicicleta? Quer dizer, tem-se essa coisa muito arraigada da cultura do automóvel, da indústria automotiva, e a gente precisa ir num outro caminho, a gente precisa de bons exemplos. Em vez de ver pessoas, autoridades e figuras públicas que, às vezes, estampam as manchetes dos jornais, porque foi pega numa *blitz,* pagou fiança e foi embora. A gente precisa de pessoas, figuras públicas que pedalem, realmente que deem bom exemplo.

Então, falou-se também desta questão: "Ah, porque a pessoa bebe, precisa voltar para casa, aí tem que recorrer ao carro". Por que a gente não pensa em alternativas? Tem uma iniciativa, acho, de Belo Horizonte, que se colocou um ônibus noturno, voltado para essas pessoas que foram para a balada, beberam e precisam voltar, quer dizer, por que não usar o ônibus? Por que não pagar-se um táxi? Pagou pela bebida, por que não pode pagar pelo táxi? Por que não pode usar carona? Então, pensar, realmente, nessa parte de consciência mesma da sociedade. Ele pode, sim, beber; só não pode, realmente, associar a bebida à direção, o que é perfeitamente justo.

Vou tocar em alguns pontos aqui que são algumas ações da ONG nesse sentido educativo. Vou comentar ainda alguns pontos que eu acho que vale à pena ressaltar.

Aqui no texto que embasou a Ação Direta de Inconstitucionalidade, tem-se a questão de que não é por saúde que as pessoas

bebem, mas por prazer, entretenimento, como parte da atividade social, tanto que mais de 95% bebem nessas ocasiões. Quer dizer, está se falando em beber como uma atividade prazerosa, de entretenimento, e as outras pessoas que não bebem e também saem de casa, saem à noite e que querem voltar em segurança? A pessoa pode, sim, beber, mas não vai poder dirigir, voltar para casa. Estamos falando em vidas, na segurança de toda a sociedade. Então, o que está em jogo, ao final das contas, é o direito, nesse caso, aqui, que fica bem claro. Em outro trecho aqui da ação, com a nova lei, a receita com bebidas caiu em mais da metade, e a lucratividade evaporou completamente. O que está em jogo? É o lucro ou é a vida? Quer dizer, são as famílias que estão em risco aí em função dessa combinação perigosa de álcool e direção.

Até o Deputado Hugo Léo foi muito feliz no início da exposição, quando colocou aquele vídeo. E eu já fiquei imaginando algumas situações interessantes. Aquele sujeito dos Estados Unidos que foi penalizado em ter que ostentar uma placa, dizendo que ele matou uma pessoa. Por que não podemos pensar em penas alternativas, em vez de simplesmente isentar ou ficar nessa de se é obrigado ou não o bafômetro. Realmente, fiscalizar de forma rígida. E essa pessoa que ingeriu bebida alcóolica, foi comprovado e ele teve de assoprar o bafômetro para atestar que ele estava em condições. E esse sujeito não estava. Por que, por exemplo, ele não pode cumprir uma pena alternativa e ir lá prestar

serviço com pessoas realmente sequeladas, que têm de fazer fisioterapia, que estão no Hospital como o Sarah Kubitschek? Por que essa pessoa não vai lá ajudar na reabilitação dessas pessoas sequeladas? Por que essa pessoa que foi pega numa *blitz* não pode fazer campanhas educativas em bares, com esse sentido educativo?

Então, acho que o princípio básico é o direito à vida, que é um direito constitucional, é um direito que está acima de tudo. O Código de Trânsito Brasileiro também reforça bem a questão da segurança no trânsito. Então, argumentos legais, a gente tem. E eu acho que nós temos justamente nesse fundamento, quer dizer, o direito máximo, o direito à vida.

A gente defende a fiscalização como instrumento para atestar a condição, para garantir a segurança da vida em sociedade. Isso é uma questão básica, reforçando aqui, o etilômetro, como medida não de produção de prova contra si, mas de atestar realmente as condições.

Até retomando aí um projeto de lei que está tramitando no Congresso Nacional e que prevê outras formas de atestar a alcoolemia, com vídeos, com testemunhas, exame clínico.

Temos de lembrar também - já foi falado - a questão da Década da ONU pela segurança no trânsito, da qual o Brasil é signatário, quer dizer, nada mais coerente do que uma medida dessas da lei, de rigor na fiscalização para atingir essa meta da redução das mortes. Então, realmente, ainda há mais esse

argumento aí, internacional, quer dizer, o País agora está cada vez mais em visibilidade, em função de grandes eventos, em função de sua questão econômica ascendente, então, nada mais justo que o Brasil, realmente, dê um exemplo também em segurança no trânsito, realmente, enfrentar esse problema, de forma séria.

Então, é basicamente isso. Gostaria de, encarecidamente, que esses argumentos sejam considerados em nome de pessoas, não só por números frios, mas em nome de famílias despedaçadas, realmente, não só parentes mortos, mas parentes sequelados, em cadeiras de rodas; que a gente tenha, realmente, cidades mais humanas, com rigor na fiscalização, e que a gente possa, realmente, viver aí numa sociedade mais justa, mais humana.

Obrigado.

****

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Concedo a palavra agora ao Deputado Doutor Carlos Alberto, Líder do PNM - RJ, na Câmara dos Deputados, para usa exposição em quinze minutos.

O DEPUTADO DOUTOR CARLOS ALBERTO (LÍDER DO DO PNM-RJ) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luís Fux, que tenho a honra, e até diria, a emoção de revê-lo, porque acompanhei a sua vida como juiz no meu Estado, Rio de Janeiro, quando da minha passagem pela Secretaria de Estado de

Justiça e Interior, com o Desembargador Jorge Fernando Loretti, e, depois, na Secretaria de Estado e Justiça e Defesa do Consumidor, com o então Secretário Sérgio Sveiter; Excelentíssima Senhora Deborah Duprat, Vice Procuradora-Geral da República, a quem eu cumprimento, também, honrosamente; gostaria de cumprimentar a assistência na figura do Eminente Ministro Adilson Macabu, aqui presente, do STJ, cumprimentar a imprensa, cumprimentar os telespectadores da TV Justiça, e ouvintes da Rádio Justiça.

Permitam-me lhes falar como Ex-Subsecretário do Estado de Governo do Rio de Janeiro, de 2007-2010, e como Formulador e Coordenador-geral da Política Pública - Operação Lei Seca no Rio de Janeiro.

Senhor Ministro, senhoras e senhores, Jesus Cristo usou vinho quando da celebração da Santa Ceia. A Lei Seca, a Lei Federal nº 11.705, não é contra a bebida; a Lei Seca, que foi convertida, por meio de lei de conversão do meu companheiro, o Deputado Hugo Leal, tendo como origem uma medida provisória do Poder Executivo, não é contra a bebida, ela é a favor da vida, é diferente. E, como uma lei a favor da vida, ela, talvez, não devesse se chamar "Lei Seca", devesse se chamar a "Lei da Preservação da Vida".

Senhoras e senhores, Senhor Ministro, a gravidade da situação dos acidentes de trânsito no mundo é estarrecedora: um milhão e trezentos mil acidentes fatais ao ano, cinquenta milhões de pessoas feridas, quinhentos bilhões

de dólares gastos com despesas médico-hospitalares, previdenciárias, de seguros, judiciais; quinhentos bilhões de dólares, um genocídio só superado por mortes do coração e de câncer, como disse aqui o nosso professor, médico, Doutor José Mauro. A gravidade da situação do Brasil não é diferente: por ano, oito milhões de pessoas se envolvem, de alguma forma, em colisões e atropelamentos. Um milhão e meio de ocorrências trágicas no trânsito; quinhentas mil pessoas feridas, cento e sessenta mil internações hospitalares no SUS; setenta mil internações nos hospitais particulares; cento e quarenta mil pessoas com lesões irreversíveis; sessenta e duas mil acidentes fatais ou cem mil? Infelizmente, no nosso País, não temos dados estatísticos das instituições, porque, infelizmente, só se registram os dados de mortes daqueles que morrem no local, os que vão para os hospitais não são registrados. E aí um amigo meu chamado Fernando Diniz, que vai falar daqui a pouco, numa célebre reunião disse: "Quantos mortos nós queremos no Brasil?" Quinze guerras do Iraque, sessenta e duas mil pessoas, se nós dividirmos por trezentos e sessenta e cinco dias, Ministro, são cento e setenta mortes por dia. É um Boeing cheio de gente que morre a cada dia: cento e setenta pessoas. É só nos lembrarmos daquele fatídico voo 197 da Gol, que se chocou com o jatinho *legacy.* Ali morreram duzentas e cinquenta e quatro pessoas. Naquele voo da Air France, morreram duzentas e vinte e oito pessoas. E nós, enquanto sociedade, não nos dávamos conta de que nós perdíamos um avião de gente todos os dias. Enquanto

nós estamos falando, aqui, tem gente morrendo nas vias públicas.

Quarenta bilhões são os gastos com as despesas a que eu me referi. Com quarenta bilhões, meus amigos, nós construiríamos mil hospitais de referência ao preço de quarenta milhões de reais o custo de um hospital - o custo estimado para construir o INTO - Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia no Rio de Janeiro, que só agora está sendo construído -, quarenta milhões de reais! E nós não temos hospitais de ortopedia para atender a demanda do Brasil. Nós construiríamos um milhão, duzentas e sessenta e cinco mil casas populares, de dois quartos, ao custo de trinta e um mil e seiscentos reais; nove bilhões, quase dez bilhões de despesas médicas. Uma verdadeira tragédia!

Mais sessenta e cinco por cento dos acidentes são provocados por motoristas empregados. A violência no trânsito, em nosso País, já é uma questão de saúde pública, econômica e social; saúde pública, pelos ferimentos que causam; econômico, por essa montanha de dinheiro que nós gastamos; e social - que é a mais dolorida -, porque as suas famílias, que perdem os seus entes queridos, ficam dilaceradas para os restos das suas vidas.

A sociedade brasileira tem uma visão deturpada dos acidentes de trânsito: entende que é algo imprevisível, fortuito, inevitável, quando, na verdade, é imprudência, negligência e responsabilidade; porque, convenhamos, o cidadão que vai para uma balada na Lapa, no Rio de Janeiro, ou na Barra da

Tijuca, enche a cara - permitam-me o termo - e depois vai dirigir, ele é um irresponsável, um imprudente, um negligente. A Justiça, não é por culpa dela, trata atos como culposos que, na verdade, são dolosos. Ainda agora falava com o Ministro Macabu sobre essa questão. Como eu disse, a Lei Seca deveria ser chamada a "Lei da Preservação da Vida".

E aí, tem o aspecto jurídico, grau de alcoolemia zero - o que a Lei determina -, mas eu quero dizer, como disse o nosso Deputado Hugo Léo aqui, que aqueles locais que ainda não instituíram uma política pública, a Lei fica uma lei inócua, a Lei fica morta. Nós, no Estado do Rio de Janeiro, por uma decisão do Governador Sérgio Cabral, diante desses números avassaladores, o Governador resolveu chancelar esse projeto, essa política pública, que é da minha formulação, como política de governo. A Operação Lei Seca, que é do Rio de Janeiro, estabelece objetivos, equipes, focos, metas e resultados.

Aqui, gostaria de falar sobre a constitucionalidade e legalidade da Operação Lei Seca e da Lei propriamente dita. O princípio constitucional da não culpabilidade, que é, por similitude, com os incisos do artigo 5º da Constituição Federal, o princípio que tem arguido - e aqui eu queria colocar para os doutos advogados e juristas - de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, eu não encontrei na Constituição Federal. Ele está, sim, na alínea "g" do item II do artigo 8º do Pacto de São José da Costa Rica. Mas eu não vejo

esse princípio explicitado, **ipsis litteris**, como têm defendido.

Dizem que a Lei Seca é inconstitucional, é ilegal. E aqui eu gostaria de colocar para reflexão aquilo que eu acho que é constitucional, já foi dito aqui, *en passant*, ilegal.

O artigo 5º da Constituição Federal diz lá:

> *"Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se, aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (...)".*

Ou seja, a Lei Seca e a Operação Lei Seca estão assentadas no artigo 5º, no seu caput.

O artigo 144 diz:

> *"Art. 144. A segurança pública, dever do Estado" - vejam bem -, "direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio (...)".*

Quando a Lei está sendo operada nas ruas, nas vias, ela está defendendo a ordem pública, a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio.

O artigo 196 diz lá:

> *"Art. 196 – A saúde é direito de todos e dever do Estado" - dever do Estado, mais uma vez, - "garantido mediante políticas sociais" - que é o caso da política pública no Rio de Janeiro - "e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos ...", que é o caso da Lei e da nossa política pública.*

Mas, com relação à legalidade da Lei e da Operação Lei Seca, diz lá o artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro:

"Art. 1º – O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código....

1 - ....

2 – O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

3 – O órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direto do trânsito seguro".

Portanto, o Estado brasileiro, por meio da Constituição Federal, por meio do Código de Trânsito e legislação subsidiária, não pode se omitir sob pena de estar negligenciando nas suas atribuições.

A política pública Operação Lei Seca, no Rio de Janeiro, foi feita por um órgão coordenador, a exemplo do que ocorreu nos órgãos dos países, para coordenar todas as ações, porque a Secretaria de Governo, um órgão ligado ao Governador - eu digo sempre brincando, mas é verdade: Manda quem pode, obedece quem tem juízo.

Aqui são as áreas de atuação da Operação Lei Seca. Foi feito um levantamento quando nós estávamos na formatação; os índices de maiores acidentes de trânsito. Nove equipes hoje com duzentas e cinquenta pessoas atuando na capital, na Baixada, da região metropolitana e se estendendo para vários municípios. Vários órgãos integrantes: Detran, Polícia Militar, Sociedade

Brasileira de Ortopedia e Traumatologia, Polícia Rodoviária Federal, CET - RIO, Sindicato da Associação de Taxistas, ANDEF, Associação Niteroiense dos Deficientes Físicos.

E, aqui, eu quero fazer um registro. Dizia eu ao Ministro Macabu, ainda agora: quando eu fui Coordenador-geral da Lei Seca, quando se falou em flexibilização da Lei, a nossa orientação era a de que, sobretudo, o nosso trabalho devia ser de conscientização, de educação, de sensibilização. E nesse sentido, nós temos trinta cadeirantes que fazem um trabalho extraordinário de sensibilização, de conscientização, de educação, que vão as boates, bares e restaurantes dizer para as pessoas que elas não estão proibidas de beber, mas que se elas beberem, não devem dirigir.

Ouça o êxito da operação política pública de governo de caráter permanente, um órgão coordenador, equipe multidisciplinar, o foco de educação e fiscalização, coordenadores experientes, policiais militares escolhidos a dedo, agentes segoves escolhidos pelos coordenadores, atuação extraordinária dos nossos cadeirantes, abordagem cidadão, não carteirada, não jeitinho, enfim, várias ações que nós fizemos.

Nós já abordamos mais de setecentos e quarenta e sete mil pessoas até abril deste ano, vários veículos abordados, e, hoje, a Operação Lei Seca está servindo de exemplo a treze Estados da federação brasileira.

E eu quero comunicar aqui - o meu tempo está encerrado - que, dentro de trinta dias, estarei lançando o meu livro "Salvando Vidas". É um passo a passo da Política Operação Lei Seca para todos àqueles que quiserem implementar essa política pública, que vem salvando milhares de vidas no Rio de Janeiro.

Muito obrigado, Senhor Ministro, muito obrigado a todos.

Boa-tarde a todos.

** * * * * ** * * * * * * * * * ** * ** * ** * *

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Passo à palavra final agora o Senhor Fernando Diniz, Engenheiro e Presidente da Organização Não Governamental Trânsito Amigo - Associação de Parentes Amigos e Vítimas de Trânsito.

O SENHOR FERNANDO DINIZ (PRESIDENTE DA ORGANIZAÇÃO NÃO GOVERNAMENTAL TRÂNSITO AMIGO) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux e demais Ministros do Supremo Tribunal Federal; Excelentíssimos Senhores Parlamentares; Excelentíssimos Senhores integrantes do Poder Judiciário; Senhoras e Senhores, boa-tarde.

A vida do trânsito está em nossas mãos.

Meu nome é Fernando Diniz e eu sou um pai órfão de filho.

Após a promulgação da Lei nº 11.705/08, em junho de 2008, apelidada de Lei Seca, a Associação Brasileira de Restaurantes e Empresa de Entretenimentos, ABRASEL, entrou no Supremo Tribunal Federal com uma ação, questionando sua constitucionalidade. Naquela época, o Ministro Eros Grau se aposentou sem concluir seu voto. Substituiu-o, nessa importantíssima missão, o Ministro Luiz Fux, que convocou audiências públicas com a finalidade de subsidiá-lo, com todas as informações importantes e pertinentes, uma vez que, em sua opinião, o tema reclama apreciação que ultrapassa os limites do jurídico, porque demanda abordagem interdisciplinar.

A Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito, a Trânsito Amigo, como organização civil representativa de vítimas de trânsito, teve e tem atuação ostensiva na defesa da Lei Seca. Contribuiu, desde sua concepção, bem como na fase de apreciação pelo Congresso Nacional, informando sobre sua importância e efeitos, culminando com destacada colaboração no modelo fluminense de fiscalização, que tem servido de exemplo para tantos Estados da Federação - refiro-me ao projeto "Lei Seca" do Rio de Janeiro, que, também, tem a rubrica da Trânsito Amigo.

A Trânsito Amigo não poderia ficar de fora desse processo e é uma das instituições convidadas a participar desta Audiência.

Não vim, aqui, falar de números e estatísticas, mas contribuirei

com depoimento autêntico e irrefutável daqueles que foram alcançados pela ação irresponsável, egoísta e criminosa de quem bebeu, desrespeitou a lei, dirigiu, feriu e matou.

Conforme relato do professor da Universidade de São Paulo, José de Souza Martins, o Brasil aboliu a pena de morte em 1876, mas novos e prepotentes pinguços do volante a reinstituíram, aplicando-a a inocentes. O mesmo continua: o acúmulo de tragédias de trânsito, até com mortes provocados por motoristas embriagados, define um cenário alarmante de descontrole no uso da bebida por aqueles em situação que a própria lei proíbe de dirigir. E pasmem! Dirigem. Aparentemente são inúteis as medidas legais para induzir os motoristas a evitarem a bebida e a conduzirem seus veículos com responsabilidade em respeito pela vida própria e alheia. Milhares de inocentes morreram e continuam morrendo, vitimados pela direção irresponsável e assassina de motoristas embriagados, a quem chamo de "assassinos do asfalto".

E quais são as punições a eles impostas? Doação de cestas básicas, calcadas em uma lei, códigos retrógrados, que comparam a vida de nossos filhos a alguns grãos de arroz e feijão?

Senhores da Lei, quanto valem a vida dos seus filhos? São muitos os documentários que nos mostram dolorosas cenas de violência dessa ordem. Bêbados que mal conseguem ficar de pé se recusam a fazer o teste do

etilômetro, também respaldados por uma lei ainda frágil que, a cada dia, enfraquece a força policial, alimentando a impunidade e colocando, cada vez mais, a população nas garras dos assassinos sobre rodas. Se, no passado, a forca era para os culpados, agora o atropelamento e a morte, presas às ferragens de um carro, são para os inocentes. Fizeram-no ao teimar em beber e dirigir bêbados. Fizeram sua própria lei.

Nossa legislação relativa ao tema da direção perigosa ainda é do tempo em que só havia pinguço de botequim, que não dirigia nem tinha meios para possuir veículo; era o bêbado de fala pastosa, grudento, que não ia além do incômodo a terceiros, mas cuja proximidade ninguém queria. O novo bêbado brasileiro tem outras referências: quase sempre tem recursos - a começar o próprio carro - além de cúmplices e protetores - alguns com influência política. E considera-se acima dos deveres sociais, não bebe por apego a bebida, mas por egoísmo e prepotência. Julga-se onipotente. Para ele, o respeito à vida e ao outro é caretice. O novo bêbado se considera não só acima da lei, mas também acima da sociedade. Mesmo bêbado, invoca direitos e, quando é autoridade, dá carteirada e até voz de prisão. Uma verdadeira vergonha! Não raro, culpa a vítima. E é um dos protagonistas de uma nova modalidade de delinquência no Brasil: dirigir embriagado, participar de rachas e violar regras sociais, como consumo de drogas. Para ele, a vida privada não é um direito ou privilégio, é um esconderijo.

E qual o papel principal desta sociedade? Exigir uma maior e severa fiscalização para retirar os motoristas embriagados das ruas e estradas, permitindo assim uma drástica redução na mortalidade no trânsito, com consequente proteção do dom maior que é a vida, e que só a Deus cabe no direito de abreviá-la. Cobrar das autoridades leis mais rígidas e sentenças mais céleres para quem provoca tragédias de trânsito de forma deliberada, que, conhecendo todos os riscos, mesmo assim os assume sem preocupar-se com as consequências que poderão advir. Tudo isto, Senhores, pela plena certeza da impunidade. Cobrar o fiel cumprimento e a manutenção da Lei Seca, que sempre preferi chamar da "Lei da Vida", pois veio para salvá-las e assim deve perseverar.

Senhores Ministros, vivemos em guerra neste País. Uma guerra que mata mais de sessenta mil brasileiros por ano, fere mais de seiscentos mil e deixa sequelas irreversíveis em mais de cento e cinquenta mil brasileiros. Um verdadeiro exército de mutilados, normalmente afastados do mercado de trabalho, e muitos como arrimos de família. Tudo isso pela bagatela de mais de quarenta milhões por ano.

Senhores Ministros, os dirigentes desta Nação se dizem contra guerras em outros países, mas, de forma hipócrita, alimentam uma guerra interna, que, se não tem barulho de canhões, tampouco é silenciosa, pois não abafa o choro de milhares de pais órfãos.

Senhores, guerras matam menos que o trânsito. A maioria das mortes em tragédia de trânsito no Brasil tem associação de direção e álcool, principalmente entre os jovens - o futuro deste País. Mas uma grande hipocrisia.

Esta não é a verdadeiramente uma Pátria para se ter orgulho. Quanta saudade, quanta dor, quantos sonhos interrompidos. Só Deus sabe, nestes últimos nove anos, nesta militância por um trânsito menos violento, quantas vezes falei da morte de eu filho, Fabrício. Como se não bastasse a dor da perda, lutamos ainda contra um estelionatário desconhecido que, há anos, utiliza o CPF do nosso filho para fins fraudulentos, como empréstimos em banco, compra de carros e declarações de imposto de renda, tudo em nome e com o CPF do meu filho Fabrício, mostrando as fragilidades existentes no Poder Público, aumentando a dor daqueles que sofrem.

Que País é este? Seria necessário que cada homem público deste país e que cada cidadão brasileiro passassem pela mesma dor da minha família e pelo que milhares de pais passaram para que, então, medidas viessem a ser tomadas? Não, eu jamais desejaria isso a qualquer um de vocês. O que é preciso é que cada um de nós cumpra a sua parte com responsabilidade, pois ninguém, nenhum dos senhores aqui presentes está isento de passar por essa dor extrema. Ser acometido por uma tragédia de trânsito no Brasil é só uma questão de oportunidade, basta estar nas ruas ou nas estradas, mas a receita é muito

simples e pode ser resumida em: responsabilidade e respeito com a vida alheia.

Mas a Trânsito Amigo acha que apenas a sua presença na sala de Audiência é muito pouco. O adversário é poderoso, tem as ferramentas de *marketing* à sua disposição e recursos suficientes para comprar generosos espaços nos veículos de comunicação, de forma a fazer prevalecer a sua opinião.

Sabemos também que a esmagadora maioria dos cidadãos de bem deste país são amplamente favoráveis à Lei Seca, mas infelizmente esses cidadãos de bem têm por característica marcante a discrição, o silêncio, o conformismo. Mas é preciso lembrar que estamos falando da defesa da vida, que pode ser a minha, a sua, a desses mesmos cidadãos que, calados, se omitem. Essas vidas, com atitude e participação, podem ainda ser salvas, o que não foi possível acontecer com a vida do meu filho Fabrício, Mariana e Juliane.

Conduzindo de forma irresponsável, Marcelo Henrique Negrão Kijack provocou a morte prematura de três jovens em plena efervescência de suas vidas, permanece até então como fugitivo procurado pela Interpol no mundo inteiro. Nestes últimos nove anos, não recebemos uma notificação sequer, Senhor Ministro, da Polícia Federal, da Interpol, com relação ao paradeiro do Marcelo Kijack. Que vergonha! Que desserviço! Assim como Fabrício, Mariana e Juliane, muitos outros inocentes pereceram de forma fútil e evitável por este País afora.

Necessitamos de uma União sólida. O cidadão de bem e as organizações públicas e privadas com responsabilidade social aguçada precisam se unir e mostrar força e apoio neste momento. Todos juntos e cada um de nós separadamente somos muito importantes nesta corrente em defesa da lei que salva vidas.

Eu estou fazendo a minha parte, e vocês?

Olha, basta que apenas um dos senhores aqui presentes que me ouvem saia deste Plenário com a semente da vida plantada no seu coração para que valha todo esse meu sacrifício. Não o sacrifício de ter me deslocado do Rio de Janeiro até Brasília, mas o sacrifício de vir aqui e falar da morte do meu filho.

Quero agradecer ao Supremo Tribunal Federal na pessoa do Excelentíssimo Ministro Luiz Fux e demais Ministros, autoridades e demais presentes, pela oportunidade de apresentar a minha defesa por uma causa tão especial e justa. Agradecer também a presença de Ane Carolina Lopes, de João Pessoa, representando as vítimas do seu Estado. A todos os parentes de vítimas das tragédias de trânsito deste país, o meu mais profundo respeito. À minha querida filha Fernanda, aqui presente, e à milha mulher Luciana, o meu muito obrigado pela força que me dão nesta caminhada. Eu amo vocês.

Ao meu querido filho Fabrício, o meu eterno amor. Nove anos separam essas duas fotos. A morte não é a maior perda da vida, a maior perda da

vida é o que morre dentro de nós enquanto vivemos. Tanto sangue, tanta dor, tanta angústia, um dia, não hão de ser em vão.

(vídeo)

Senhores, este pequeno vídeo é para mostrar como um acidente de trânsito com vítima desmantela uma família.

Meu nome é Fernando Diniz e eu sou um pai órfão de filho.

Que Deus proteja e ilumine vossas mentes. Muito obrigado a todos.

* * * * *

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Agradecemos as presenças e as manifestações dos Senhores expositores, declaro encerrados os trabalhos deste primeiro dia da Audiência Pública sobre a Lei Seca.

* * * * *

AUDIÊNCIA PÚBLICA

PARA OUVIR O DEPOIMENTO DE PESSOAS COM EXPERIÊNCIA E AUTORIDADE EM MATÉRIA DE LEI SECA

Ordem dos Trabalhos - 14 de maio de 2012

O SENHOR MESTRE DE CERIMÔNIAS - Senhoras e senhores, boa-tarde! Agradecemos a gentileza de desligarem seus telefones celulares ou de os manterem no modo silencioso.

As audiências públicas, organizadas pelo Supremo Tribunal Federal, seguem formalidades para a sua viabilização. Assim, em respeito às tradições desta Casa e aos argumentos defendidos pelos senhores expositores, não serão permitidas quaisquer formas de manifestações não previstas.

Solicitamos que atentem para a limitação de tempo de quinze minutos, oferecido a cada expositor. Informamos que o cronômetro, situado ao fundo do auditório, será acionado ao início de cada exposição para evitar incorreções relacionadas à contagem do tempo.

A Audiência Pública sobre a Lei Seca foi convocada para ouvir o depoimento de pessoas com experiência e autoridade em matéria que versa a proibição da comercialização de bebidas alcóolicas em rodovias federais, bem

como a imposição de penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Solicitamos aos presentes que fiquem de pé para receber os Excelentíssimos Senhores Ministros Luiz Fux, Relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade 4.103, Lei 11.705/2008 - Lei Seca; Ministro Gilmar Mendes, Ministro do Supremo Tribunal Federal; Ministra Rosa Weber, Ministra do Supremo Tribunal Federal e Doutora Deborah Duprat, Vice-Procuradora-Geral da República.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Senhores presentes, em primeiro lugar, muito obrigado. Agradeço a todos os presentes que aqui vieram para expor sobre esse tema tão delicado, como sói ser a questão da Lei Seca.

Queria saudar Sua Excelência, a Senhora Vice-Procuradora-Geral da República, Doutora Deborah Macedo Duprat, que está aqui presente e já esteve quando da primeira audiência; Senhor Desembargador José Joaquim dos Santos, representando o Presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo; Doutor José Arnaldo Lázaro, representante do Presidente do Instituto Nacional do INSS; senhores expositores aqui presentes, minhas senhoras e meus senhores.

Esta é a última audiência pública relativa ao tema. Apenas para relembrar a todos, na primeira audiência, tivemos aqui importantes depoimentos. A audiência pública lavra um debate entre a sociedade e o Judiciário acerca dessa questão interdisciplinar. Evidentemente, aqui nós não estamos para discutir matéria jurídica. Vamos exatamente ouvi-los, por isso é audiência pública, acerca desse tema interdisciplinar, cada um na sua ótica. Faço essa lembrança apenas porque, na última audiência, alguns se dedicaram a debater questões jurídicas que competem única e exclusivamente ao Plenário da Suprema Corte, que vai analisar a constitucionalidade ou inconstitucionalidade da lei.

Então, tanto quanto possível, se os senhores puderem se adstringir ao tema, objeto da audiência pública, nós agradeceríamos em nome do Supremo Tribunal Federal.

Consigno e agradeço também a presença do Senador Ricardo Ferraço.

Vamos, então, dar início aos nossos trabalhos.

Temos bastantes expositores, hoje inscritos, e eu gostaria, então, pela ordem, aqui, que me foi apresentada, de convocar para a sua exposição o Doutor Alexandre Sampaio de Abreu, da Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação - FBHA.

O Doutor ALEXANDRE SAMPAIO DE ABREU - Boa-tarde a todos; boa-tarde, Excelentíssimo Ministro Luiz Fux; Excelentíssimo Ministro Gilmar Mendes; Excelentíssima Ministra Rosa Weber; Excelentíssima Vice-Procuradora-Geral da República Deborah Duprat; dirijo-me também a todos os componentes que vão, hoje, fazer uso da palavra; ao Plenário, aos jornalistas, aos colegas empresários.

Seguindo, um pouco, a determinação do nosso Ministro, nós vamos nos ater, especificamente, em gerar, aqui, informações ou subsídios, dado que representamos uma categoria de mais de 450.000 empresas, em todo Brasil, Ministro, formais. Se nós entramos no aspecto da informalidade, que é uma realidade concreta da nossa economia, nós chegamos a quase 1.000.000 de empresas. Esses empresários, com a edição da Medida Provisória 415, de 21 de janeiro, e, depois a transformação dela através da Lei 11.705, passaram a sofrer grande impacto das medidas exaradas na legislação. Devemos fazer aqui um depoimento de que maneira alguma nós, como cidadãos, pais de família, somos a favor do binômio consumo excessivo de álcool e condução de veículos automotores. Reprovamos tal prática e só achamos que, talvez, dentro do processo da edição dessa legislação, nós não tenhamos, talvez, os êxitos, ou melhor, os objetivos a serem alcançados.

Nesse aspecto, a nível de ilustração, vou somente colocar algumas questões que, a nosso ver, contribuem para esse processo, que é a violação do princípio da livre iniciativa, a liberdade de escolha do consumidor, dado que nós estamos falando em relação à medida provisória, que aqueles acompanhantes que estejam dentro de um carro e se acercam de um bar na estrada, também não poderiam consumir, ali, o seu produto de escolha, dado que aquela empresa, dentro do processo do alcance da medida provisória, não poderia vender bebidas para esses acompanhantes, ou pessoas de um ônibus, por exemplo, que também fizessem o uso desses estabelecimentos.

O princípio do consumo sustentável, a responsabilidade do poder público, ou seja, nós advogamos que o processo de obtenção de resultados criveis, em relação a um consumo de bebida alcoólica responsável e não direção de veículos automotores se dá dentro de uma eficiência muito maior, que em vários países já fizeram, como, por exemplo, uma propaganda dirigida, ou melhor, tenra campanha educacional para crianças, em escolas públicas, desde pequena idade, dos malefícios do consumo do álcool e da sua condução de veículos automotores.

Acreditamos também que, talvez, o aspecto da comunicação, os meios de comunicação têm uma responsabilidade intrínseca nesse processo, na medida em que poderiam divulgar campanhas educacionais, visando uma

melhor utilização, ou melhor, uma postura racional em relação ao consumo consciente de álcool e a utilização de veículos automotores para se locomover.

Nem vamos entrar na seara, aqui, da questão da responsabilidade do governo, quanto a prover transportes adequados públicos, aspectos de segurança noturna, outros deslocamentos dentro de processos urbanos, ou mesmo de estradas, porque, aí, nós derivaríamos para uma sistemática bastante ampla da argumentação.

Entretanto, dentro do processo das dúvidas que poderíamos suscitar algum tipo de colaboração, eu acho que a Audiência visa, principalmente, a responder algumas perguntas, ou pelo menos nutrir os nossos Ministros, desta egrégia Corte, para uma decisão embasada, a partir de algumas premissas paralelas que não, necessariamente, à luz do direito somente.

Dentre essas, estão os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos automotores.

É lógico que nós sabemos que os processos de consumo de bebida alcoólica, para qualquer leigo, alteram a sistemática de compreensão e talvez possam afetar algum aspecto da direção de veículos automotores. Entretanto, não está provado - pelo menos eu não conheço - em nenhuma pesquisa científica um padrão para esse processo, qual seja: as pessoas variam isso por peso, altura, compleição física, variações até de nível ou natureza

genética e mesmo processamento metabólico da sua natureza. Também tem que se levar em conta o tipo de consumo que se bebeu - que tipo de bebida, ela tem efeitos variáveis nas pessoas - e, a partir daí, nós podemos fazer premissas que se correlacionam da seguinte maneira: qualquer estresse, qualquer medicamento, qualquer sistemática correlata a partir de consumo também de psicotrópicos também altera a percepção de condução de veículos e não tem o tratamento da Lei dentro desse processo.

Os efeitos dos números de acidente nas rodovias em função da venda de bebidas alcoólicas nas proximidades da rodovia, qual seja: o nosso Deputado Hugo Leal, na última segunda-feira, aqui esteve e trouxe números concretos sobre efetivamente a existência da lei na sistemática, envolvendo a Região Sudeste, principalmente, onde está sendo feita a maior repressão com a chamada "*Blitz* da Lei Seca".

Argumentou no efeito da redução de acidentes providos, ou melhor, alcançados a partir da implementação da lei. Não fizemos nenhuma ilação para acidentes no resto do Brasil, qual seja, é um pouco difícil atribuirmos somente à Lei Seca a redução de acidentes proporcionais Brasil afora e acharmos que essa sistemática se deu em função das *blitze* ou aplicação da medida provisória, ou da legislação posterior. Até porque, sendo oriundo também da cidade do Rio de Janeiro, do Estado do Rio de Janeiro, eu desconheço *blitze*

sistêmicas e padrão em várias cidades do Estado. Então, a partir daí, nós não podemos fazer uma ilação que isto tenha sido efeito direto da aplicação da Lei Seca.

Se a Lei Seca trouxe benefícios concretos para a população brasileira. Pelo menos o debate. Isso realmente ela trouxe. Eu acho que nós passamos a descortinar uma preocupação intrínseca em relação ao assunto, que estava muito distanciado da nossa realidade. É claro que nós precisamos de políticas, ou melhor, de processos afirmativos para melhoria das estradas, para um processo de maior fiscalização do Poder Público, principalmente agora quando nós estamos discutindo a revisão do processo penal, do sistema processual da lei penal. Eu acho que cabe aí uma grande discussão de podermos evoluir e ter aqui, como foi colocado pelo representante da Brasel, na última segunda-feira, talvez um rito sumário para julgamento de pessoas que são flagradas alcoolizadas, de maneira indubitável, conduzindo veículos e causam acidentes, às vezes acidentes fatais, o processo dessas pessoas deve ser de rito sumaríssimo, sim, o que realmente serviria de grande exemplo para esse processo.

Quem sabe também as penas advindas de acidentes causados por motoristas comprovadamente embriagados possam ter um tratamento penal extremamente rigoroso. Por que não pensarmos, então, que eventualmente possa ser um crime hediondo? Por que não? Nós estamos evoluindo dentro de um

processo de fazer uma repressão adequada, as pessoas que efetivamente sejam flagradas nesse processo, causando acidentes, tirando vidas, talvez devam ter um tratamento da lei adequado a esse processo.

Também devemos levar em conta, aqui - e aí, sim, é uma questão jurídica, fazendo correlação com o que acabei de expor -, não existe razoabilidade na aplicação da pena conforme está escrito. E nos preocupa ainda, a evolução da proposta que está hoje, no Senado, derivativa dessa lei, também, quando se arvora um processo de culpabilidade sem ter comprovadamente algum tipo de aferição adequada. Quer dizer, a sistemática, quando nós damos ao oficial da Lei a possibilidade de comprovar que já está previsto no Código Brasileiro de Trânsito, é bem verdade, no seu artigo 277, § 3º, nós não precisamos de efetivamente uma lei complementar que imputa culpabilidade sem o processo adequado dessa verificação. A nós nos parece muito mais adequado que façamos aumentar as penas administrativas desse processo de verificação conforme a lei está, retirando, talvez, a carteira do motorista; em reincidência, tirando o direito de dirigir por mais tempo; botando penas pecuniárias extremamente rigorosas sobre isso, mas, fazer uma sistemática de prisão em flagrante a partir de uma constatação ainda discutível, da forma como está sendo redigida, inclusive como está na medida provisória, na evolução da lei, com prisão, me parece um absurdo e sem qualquer tipo de sustentação.

Diríamos também que os meios científicos invasivos e não invasivos para se apurar a segurança, a embriaguez incapacitante da condução do veículo. Isso reporta à primeira observação. É lógico que a verificação, **in locu**, do oficial de justiça, ajuda nesse processo, mas é muito difícil nós termos um padrão e o mundo, inclusive, reconhece isso porque existem variáveis muito grandes entre teor de alcoolemia entre várias legislações mundo afora. Então, os processos outros que poderiam ser usados são inclusive previstos no Código Brasileiro de Trânsito, mas exigiriam um arcabouço nessas *blitze* que pudesse constatar isso com segurança jurídica.

O número de prisões e atuações administrativas efetuadas após o surgimento da Lei Seca, em razão da condição do veículo, em estado de embriaguez. Isso também é um número que seria complicado, porque, na verdade, nós temos várias pessoas que se recusam a fazer o teste, Ministro, mas porque realmente não concordam como a lei está exarada. Então, rotular todos como se estivessem potencialmente embriagados é um absurdo, na nossa visão. Isso não serve de parâmetro para qualquer tipo de mensuração.

O panorama mundial de enfrentamento dos problemas da embriaguez ao volante. Eu acho que é um outro tema importante para servir de comparativo aqui. Eu trouxe aqui uma sistemática, de comparativo mundo afora, nós temos com cinco decigramas a Argentina, Áustria, Bélgica; o Canadá com oito

decigramas; China com cinco decigramas; Croácia com cinco decigramas, mas somente para motoristas abaixo de vinte e quatro anos. É interessante, aqui talvez nós pudéssemos tirar alguma ilação e algum subsídio, claro que à luz do Direito é complicado. Nós temos tratamentos diferenciados entre pessoas até vinte e um anos e acima de vinte e um anos, mas é claro que o jovem, talvez nós devêssemos considerar a possibilidade de termos uma legislação que cuidasse do jovem com algum tipo de exacerbação da sua tolerância ao álcool. Ao jovem falta maturidade, falta um convívio ainda, em termos de sociedade, que talvez desse as condições para ele poder discernir, de maneira adequada, qual o limite do seu consumo de álcool. Talvez, a partir daí, pudéssemos evoluir de alguma sistemática. A Dinamarca com 0.5, também; Finlândia, cinco; França, cinco; Alemanha, cinco; a Irlanda, oito; Luxemburgo, oito - eu estou citando só países de primeiro mundo -; Nova Zelândia, oito; a Holanda com cinco; Portugal com cinco; Cingapura com oito; um país conhecido pelo seu rigor como trata as questões de violação de direitos públicos; África do Sul com cinco; República da Coreia com 5.2 e Suíça com 0.5. E também a Inglaterra com 0.8 e os Estados Unidos com 0.8 - é lógico, variável um pouco de estado para estado.

Se a concentração de álcool no sangue é igual ou superior a seis decigramas em qualquer pessoa, independente da sua compleição física, em estado de embriaguez, a incapacita para a condução do veículo.

Eu acabei de citar várias variáveis que dão interpretações distintas desse processo, qual seja, não me parece que uma afirmação de 0.6 ou mesmo tolerância zero, nesse processo, possa ser cabal nesse tipo de afirmativo.

Se existe algum aparelho conhecido como bafômetro que mede a quantidade de álcool por litro de sangue igual ou superior e qual a margem de cada um desses métodos atualmente empregados ao aferir a embriaguez no volante.

Muito se discutiu que os etilômetros não estão sendo aferidos adequadamente, qual seja, não vejo, e também não há prova ou pelo menos não há divulgação do poder público, que é encarregado dessa aplicação, dessa repressão, dessas *blitze*, apresente laudos desses aparelhos para ver se eles estão com a medida certa profissionalmente para serem aplicados.

A frequência também da aferição dos equipamentos utilizados na medição do nível de alcoolemia, qual seja, mesmo que eles estejam aferidos, quando foi a última vez que foram feitos? É importante levarmos isso em conta, estabelecermos um tipo de padrão que dê segurança ao motorista de que ele está sendo autuado, eventualmente, ou sendo abordado pela Lei Seca com um tipo de defesa ou parâmetros que deem segurança para a sua violação do direito, eventualmente, ou da lei que está em vigor.

E, por último, aquela velha sistemática que, com tolerância zero, como vai reagir o agente da lei quando a pessoa não ingere álcool, mas come um bombom com licor.

Quer dizer, se nós temos um processo em que, eventualmente, a pessoa faz a ingesta de um bombom, com licor, nós temos uma situação hilária, que seria a possibilidade de ele ser preso porque comeu um bombom licorado.

Então, me parece que existe, aí, um processo de grande espaço para nós trabalharmos pela ampliação da sanção administrativa e não enveredarmos para uma sistemática de violação dos direitos individuais da pessoa, ferindo, basicamente, a Constituição.

Eu acho que essa Lei, também, serviria, Ministro, para pensarmos no aspecto de como vamos combater o comércio ilegal, porque grande parte da questão hoje, talvez, permita o consumo de álcool de uma maneira desavisada, de uma maneira nefasta, se dá através de casas que não são formais, neste País, e que comercializam bebidas alcóolicas de maneira inócua ou de maneira permissiva.

Muito obrigado pela atenção de todos!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Nós ouviremos agora as palavras do Senhor Jailton Tristão e Felipe da Costa Bezerra,

que vão dividir o tempo. São Policiais Rodoviários que falarão pela Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais/FENAPRF.

Falará primeiro, segundo consta aqui, o Senhor Jailton Tristão.

O SENHOR JAILTON TRISTÃO (FEDERAÇÃO NACIONAL DOS POLICIAIS RODOVIÁRIOS FEDERAIS/FENAPRF) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, Ministra Rosa Weber, Ministro Gilmar Mendes, Doutora Deborah Duprat, colegas expositores, senhoras e senhores.

Agradecemos o espaço. Sentimo-nos honrados em participar desta Audiência Pública. A nossa exposição ficará a meu cargo e do Policial Rodoviário Federal Felipe Bezerra. Dividimos a nossa apresentação em três partes: introdução, a apresentação técnica propriamente dita, objeto da audiência, e concluiremos, ao final, com um vídeo.

Gostaríamos que todos focassem nas imagens que iremos apresentar nos telões. São fortes. Não poderia deixar de exibi-las, pois existe uma verdadeira guerra travada no trânsito brasileiro. O policiamento nas estradas, desde o planejamento à execução, tem por finalidade prevenir. Porém, quando ocorre o fato delituoso ou o acidente, convergimos os nossos esforços para o hipercentro dos acontecimentos, onde nos preocupamos imediatamente em salvar as vítimas; na sequência, isolar o local e prender o criminoso.

Todos os anos, nos feriados prolongados, a PRF convoca o seu efetivo, seja da área fim ou da área meio, e, se a legislação permitisse, chamaria também os aposentados, pois é o momento em que a sociedade está no pico de um verdadeiro ataque no *front* de batalha. Saibam que nós, policiais rodoviários federais, no local de nossa atuação, além dessas cenas, sentimos o cheiro da morte, e, por esse motivo, lutamos incansavelmente contra os acidentes e os ilícitos penais nas rodovias federais.

O SENHOR FELIPE DA COSTA BEZERRA (FEDERAÇÃO NACIONAL DOS POLICIAIS RODOVIÁRIOS FEDERAIS/FENAPRF) - Boa-tarde, Ministro Luiz Fux, boa-tarde aos demais.

Como o tempo é curto e a abordagem deve ser necessariamente técnica, vou primeiramente solicitar a entrega ao Ministro Fux desta compilação de cento e nove estudos sobre os efeitos de pequenas doses de álcool em condutores de veículos, pesquisa essa feita por uma das maiores autoridades mundiais sobre o tema: o PhD Peter Anderson, pesquisador britânico, consultor da Organização Mundial de Saúde da União Europeia. Acredito, Ministro Fux, que esses dados poderão responder muitas das questões suscitadas por Vossa Excelência, pois trazem o que existe de mais moderno e completo sobre o tema.

Nesse trecho, retirado do trabalho "Reduzindo Bebida em Direção na Europa", fica comprovado cientificamente que pequenas doses de

álcool são suficientes para prejudicar as habilidades de condução, e que os itens considerados dos mais importantes como visão, atenção, habilidades psicomotoras, processamento de informação e habilidade de atenção difusa são os mais sensíveis à influência do álcool. O autor desse estudo recomenda, inclusive, que o limite legal deve ser tão baixo quanto possível, e não maior do que 0,2 gramas de álcool por litro de sangue.

Entregaremos ainda, desta vez através de mídia eletrônica, vários documentos e estudos produzidos pela Organização Mundial de Saúde, União Europeia, Rede de Trabalho das Polícias de Trânsito da Europa e Departamento de Transportes dos Estados Unidos. Ou seja, o que existe de melhor em ciência quando o assunto é condução sob efeito de álcool. E que, certamente, será de grande valia para dirimir todo e qualquer questionamento técnico desta Corte sobre o tema.

Esses documentos, além de outras fontes de pesquisa, serviram de base para esta apresentação, que, na verdade, é o resumo de um documentário amador, que eu coloquei no *youtube,* chamado "O direito de dirigir bêbado". Ao contrário do que se supõe, não é somente o condutor visivelmente embriagado que é responsável pelos acidentes. Muitas pessoas que consomem quantidades relativamente baixas de álcool se envolvem em acidentes quando, por terem suas habilidades de condução prejudicadas, não conseguem reagir adequadamente a

situações inesperadas. Isso é destacado, inclusive, em campanhas educativas estrangeiras, como essa da França, que afiança que, mesmo com apenas duas doses, o risco existe. Por esse motivo, a utilização do chamado bafômetro é indispensável. O exame clínico tem natureza complementar, e não tem a mesma precisão dos exames que acusam a presença de álcool no ar alveolar e no sangue.

Para se ter uma ideia, a embriaguez só começa a ficar evidente, a partir de 0,6 miligramas por litro de ar expirado, o dobro da quantidade limite que é estabelecida para configuração do crime de trânsito, o bafômetro.

Além disso, de acordo com matéria no *site* da revista "Acta Médica", o próprio exame clínico para diagnóstico de embriaguez está sujeito a falhas. Em um grupo de 1.159 pacientes internados num hospital dos Estados Unidos com diagnóstico clínico de intoxicação alcoólica aguda fez-se o exame clínico e constatou-se que 150, ou seja, 13% dos pacientes não tinham qualquer registro de álcool no sangue. Por essa razão, é extremamente necessário contar com o respaldo de exames com princípios clínicos, como o etilômetro e o exame de sangue.

A principal crítica que se faz à Lei Seca brasileira é que o legislador cometeu um erro ao estabelecer um limite objetivo de alcoolemia. Acontece que essa lei está em total conformidade com que prega a Organização

Mundial de Saúde e a União Europeia, e todos os países civilizados do mundo utilizam limites objetivos em suas referidas leis.

Na Europa, como mostra a foto, 87% dos países utilizam valores maiores que zero. E aqueles poucos que reduziram o limite a zero, não o fizeram por limitações jurídicas ao uso do bafômetro, mas somente para recrudescer o combate a esse crime que ceifa tantas vidas.

Na ótica da fiscalização, nós que estamos no dia a dia nas estradas federais do País, a principal razão da ineficácia da lei brasileira é o entendimento de que o cidadão não é obrigado a fazer o bafômetro. Essa posição coloca o Brasil na contramão de todas as iniciativas bem-sucedidas no mundo. A própria Corte Europeia de Direitos Humanos já se manifestou no sentido que o Estado pode exigir, do cidadão, procedimentos de coleta de ar, sangue e urina.

As soluções jurídicas dos países desenvolvidos para a recusa ao bafômetro são basicamente de quatro tipos, e nada converge com o que está sendo proposto, aqui, no Brasil. Quem recusa é presumido bêbado, para fins penais - isso acontece na Inglaterra e na própria Itália, pátria do pai do Garantismo, Luigi Ferrajoli - e vai preso; é presumido bêbado. Quem recusa, é preso por desobediência. É o que acontece em Portugal, Espanha e França. E essa foi a manifestação da AGU quando foi provocada pela Polícia Rodoviária Federal, na época. Quem recusa é conduzido coercitivamente para fazer o exame de sangue.

Parece uma coisa draconiana, de Afeganistão, de Iraque, mas, na verdade, civilizadíssimos Suecos e Alemães fazem isso. E tem uma matéria, aqui, bem interessante, da Reuters, que mostra o ator americano Bill Murray sendo conduzido coercitivamente para fazer exame de sangue, quando se recusou a fazer o bafômetro ao ser solicitado pela polícia de Estocolmo.

E a última solução encontrada por esses países - talvez, a que mais se encaixe no Brasil - é tornar as penas administrativas tão pesadas que estimulem a realização voluntária de teste. É isso o que acontece, por exemplo - o confisco de veículo -, na Austrália, na Escócia e na própria Itália.

Atualmente, nos Estados Unidos, existe a implantação de um esforço legal envolvendo a polícia e o Judiciário. O chamado programa *"no refusal"*, ou seja, sem recusa, onde policiais podem solicitar uma espécie de telemandado aos magistrados para proceder ao exame de sangue nos condutores que se recusarem a fazer o teste do bafômetro. Nesses países, entende-se que o direito de dirigir, na verdade, é uma concessão do Estado, e que os motoristas devem, obrigatoriamente, se submeter ao exame de alcoolemia quando solicitados pelas autoridades de trânsito.

Até mesmo em países vizinhos como Argentina e Uruguai, onde eu estive recentemente e tive e oportunidade de conversar com colegas policiais, o bafômetro também é obrigatório. São países que têm carros mais

seguros, engenharia de trânsito mais desenvolvida, sistema de saúde e fiscalização mais modernos, e que a quantidade de acidentes é bem menor. E ainda assim possui um esforço legal bem mais rigoroso que o nosso.

No Japão, por exemplo, quem bebe e dirige é condenado a cinco anos de cadeia; e o carona, que tinha a obrigação legal de impedir, é preso por três anos. Hoje, no Japão, morre mais gente de queda de bicicleta do que de acidente envolvendo pessoas alcoolizadas.

Muitos defendem aqui conscientização, bom-senso e a não utilização do Direito Penal. Mas os brasileiros que bebem e dirigem, principais vilões do trânsito mais violento do mundo, não são mais civilizados que os australianos, japoneses, europeus e norte-americanos para aprenderem a respeitar uma lei que não tem uma punição forte e exemplar.

A Lei Seca não é AI-5. Vários países sofreram com suas ditaduras e isso não foi motivo para promover a imunidade penal de criminosos de trânsito. Enquanto discutimos aqui a utilização ou não do bafômetro, países de primeiro mundo já estão utilizando equipamentos que medem a quantidade de cocaína e anfetamina dos motoristas - drogas largamente utilizadas por caminhoneiros e que provocam acidentes gravíssimos em nosso País.

É importante ainda ressaltar que o entendimento ampliadíssimo de direito ao silêncio pode inviabilizar inclusive o exame clínico

pois, se alguém pode-se recusar ao simples ato de soprar um bafômetro, pela mesma lógica não poderá ser obrigado a colaborar ativamente com o exame clínico. Vinte mil brasileiros estão condenados à morte por ano por esse motivo. São quase sessenta mortes por dia. Mas, para salvar essas pessoas, torna-se necessário que o Brasil se alinhe às outras democracias e opte por defender a vida e não as pseudogarantias que só beneficiam na prática motoristas alcoolizados.

Muito obrigado!

O SENHOR JAILTON TRISTÃO (FEDERAÇÃO NACIONAL DOS POLICIAIS RODOVIÁRIOS FEDERAIS/FENAPRF) - Senhor Ministro, permita-me. Como temos tempo ainda, gostaríamos de passar um vídeo para que os Senhores observem essa matéria que tiramos do *youtube* , para termos ciência, Excelência, de como o cidadão que deve obedecer à lei está pensando sobre ela.

Obrigado a todos!

(Apresentação de Vídeo)

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Vamos ouvir agora o Doutor Fábio Eduardo Ferreira, Corregedor-Geral do Departamento de Trânsito do Estado do Acre.

O SENHOR FÁBIO EDUARDO FERREIRA (CORREGEDOR-GERAL DE DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DO ACRE) - Primeiramente, boa-tarde a todos. Excelentíssimo Senhor Ministro

Luiz Fux, Excelentíssima Doutora Deborah Duprat, demais autoridades aqui presentes, senhoras e senhores.

Pois bem, iniciando os trabalhos a respeito da Lei nº 11.705, também conhecida como Lei Seca, gostaria de esclarecer que nossa análise se apoiou em três premissas: a primeira delas no, conflito entre o direito individual e o interesse coletivo; a segunda, a regularidade das sanções impostas; e a terceira, a repercussão social da norma.

Para melhor entender essa análise, gostaria de colocar aqui, a disposição dos senhores, os textos que foram alterados pela Lei Seca. O primeiro caso, a proibição de venda de bebida alcoólica nas rodovias federais, a ampliação da sanção relativa à suspensão do direito de dirigir - que antes era de quatro a doze meses para o prazo invariável de doze meses -, e, por fim, a sanção relativa ao artigo 65 ao condutor que se recusa ao teste de alcoolemia, bem como em relação ao crime de trânsito, que, de acordo com as decisões já exaradas pelas nossas Cortes Superiores, podemos defini-lo como crime de perigo abstrato e que requisita da prova material, no caso do teste de alcoolemia, mediante o exame bafométrico ou de sangue.

Infelizmente, por essas razões, temos que 80% dos motoristas que se recusaram a se submeter ao teste do bafômetro ou a fazer o exame de

sangue acabaram sendo absolvidos, conforme publicado na Folha de São Paulo, em 17 de setembro de 2009.

Para primeira análise, não poderia deixar de mencionar o princípio da não autoincriminação, que muitos operadores do Direito defendem que é norma previamente expressa em nossa Constituição. Embora, como já dito na semana passada pelo Ilustríssimo Deputado Carlos Alberto, observamos que essa norma não se encontra em nossa Constituição, nem por aparente similaridade ao artigo 5º, LXIII, porém, encontra-se expressa no Decreto nº 678, conhecido como Pacto de São José da Costa Rica.

Por ser Tratado Internacional, muitos operadores do Direito, defendem que essa regra faz parte de uma emenda à Constituição, embora, como já observado pelo Supremo Tribunal Federal, em 2008, ao analisar as hipóteses de crime de prisão civil de infiel depositário, disse que essa norma é uma norma supralegal. Portanto, essa inviabilidade, essa imutabilidade dessa regra do princípio da não autoincriminação, não é tão inviolável quanto parece. Para tanto, chamo atenção para o disposto no artigo 5º, inciso II, da nossa Constituição, que rege que ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. E é para isto que nós lutamos, para que seja mantida a previsão expressa na Lei nº 11.705, assim como também a aprovação do projeto de lei que

já foi aprovado na primeira Casa do Congresso, relativo às provas em direito admitidas para configuração do crime de embriaguez ao volante.

Esse interesse individual da presunção de culpa, que muitos defendem com relação a não produzir prova contra si mesmo, também fica mitigado em razão de inúmeros aspectos previstos em nossa Constituição que resguardam o interesse da coletividade, como por exemplo o artigo 144 da Constituição, o artigo 196, o artigo 205, entre outros.

E nós não podemos deixar de considerar, no conflito, no provável conflito entre normas constitucionais, o princípio da proporcionalidade, sempre pesando as desvantagens dos fins em relação às vantagens do meio.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Doutor Fábio, eu só queria fazer, mais uma vez, a ressalva que tracei, de início. Como se trata de uma Corte Constitucional que vai julgar a questão sob o ângulo jurídico, o nosso interesse fica adstrito às matérias interdisciplinares que foram noticiadas na convocação da Audiência Pública, porque há vários médicos, há vários especialistas que têm elementos para trazer, e são esses elementos que nós gostaríamos de ouvir.

Eu pediria a Vossa Senhoria que ficasse adstrito ao objeto das indagações da Audiência Pública.

O SENHOR FÁBIO EDUARDO FERREIRA (CORREGEDOR-GERAL DE DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DO ACRE) - Perfeitamente, Excelência. Na verdade, foram colocados esses princípios de início justamente para justificar as demais ações que serão apresentadas.

No caso aqui, só voltando, na análise desse conflito, como já disse, devemos pesar as desvantagens dos meios em relação às vantagens dos fins, primeiramente analisando a regularidade das sanções. Eu gostaria de falar sobre a suspensão do direito de dirigir pelo prazo de doze meses, que é previsto pela Lei Seca.

Nós encontramos, principalmente no Estado do Acre, um conflito entre a explicação dessas regras dos doze meses e algumas decisões judiciais relativas aos crimes de trânsito, mesmo porque um cidadão que é condenado por um delito de trânsito tem a sua habilitação cassada e, em razão dessa cassação, a suspensão que é prevista na Lei nº 11.705 acaba sendo anulada, vez que o documento que pendia essa suspensão administrativa vai ser cancelado em razão da cassação decorrente da Resolução nº 300 do Contran.

Então eu acho que, para nós termos uma adequação e uma sanção adequada do cidadão que é pego dirigindo sob influência de álcool, teríamos que ter decisões judiciais também adequadas à infração administrativa, e

infelizmente nós observamos que a maioria das decisões judiciais têm se limitado ao prazo de seis meses. Ou seja, o cidadão que tem uma condenação judicial por crime de trânsito vai ficar apenas seis meses sem o direito de dirigir, vez que nós ficamos inviabilizados de aplicar a sanção administrativa prevista na Lei nº 11.705.

Com relação ainda à regularidade das sanções e aplicação do artigo 165 aos condutores que se recusam à submissão do teste de alcoolemia, no quesito procedimento da fiscalização, muitos argumentam que existe o abuso de autoridade por parte dos agentes ou a inadequação de comportamento, embora, no Estado do Acre, nós enfatizamos nas nossas ações de fiscalização que só se configura a conduta de embriaguez ao volante após o desrespeito à primeira parte do **caput** do artigo 277, que diz que ao condutor alvo de fiscalização somente será aplicada a sanção do artigo 165 àquele que está sob suspeita de dirigir sob influência de álcool.

Como já dito aqui pelos nossos colegas da Polícia Rodoviária Federal, esse indício certamente vai acontecer com um teor etílico bem acima do permitido pela legislação, porém é o critério objetivo que foi traçado pelo artigo 277, e temos que nos limitar a ele para poder aplicar a sanção prevista no artigo 165.

Com relação à constitucionalidade dessa regra, nós temos também a manifestação que já foi exarada pelo Conselho Federal da OAB, em 17 de agosto de 2010, que declarou constitucional a aplicação do § 3º do artigo 277.

Com relação à proibição da venda de bebidas alcoólicas nas rodovias, eu achei interessante mencionar a intervenção do Estado nos interesses de determinado grupo para resguardar o interesse da coletividade. É uma ação plenamente legítima do Estado a intervenção assegurando o bem-estar social, usando, logicamente, o princípio da limitação administrativa, que é uma intervenção do Estado nos interesses de determinado grupo.

Outro aspecto importante a ser observado é a precariedade das vias e dos órgãos de fiscalização e controle. Segundo levantamento feito pela Confederação Nacional do Transporte, dos oitenta e sete mil quilômetros das rodovias analisadas, 74% delas apresentam algum tipo de problema e pode colocar em risco a vida das pessoas que a utilizam.

Também de acordo com levantamento feito pelo Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais no Estado de Minas Gerais, podemos constatar que o efetivo da Polícia Rodoviária Federal, hoje, não tem condições de fazer uma fiscalização adequada nas vias federais.

Portanto, eu acredito que não seria justo nem regular por parte do Estado deixar com que a fiscalização nas rodovias ficasse estritamente na mão

do Estado para inibir a conduta irregular do cidadão. Nós temos, sim, que fazer uma intervenção do Estado para que essas pessoas não tenham a munição que vai utilizar para praticar um suicídio ou um homicídio à sua disposição. Por isso nós entendemos regular a restrição da venda de bebidas alcóolicas nas rodovias federais.

Outro aspecto interessante com a edição da Lei Seca foi a repercussão social dessa lei nos meios da nossa sociedade. A adoção de políticas públicas voltadas para a mudança de comportamento do cidadão. Então nós tivemos, depois da Lei Seca, a estruturação dos órgãos de fiscalização e controle, principalmente, como já foi divulgado na mídia, a aquisição de bafômetros, a estruturação dos órgãos e a capacitação e qualificação dos agentes de autoridade de trânsito, ou seja, nós tínhamos um procedimento que era adotado pelos nossos agentes e que tiveram de ser adaptados à nova lei para que pudéssemos não intervir de forma agressiva no direito de cada cidadão. As operações de fiscalização regulares, objetivas e transparentes.

Então, hoje, temos a Lei Seca no Rio de Janeiro, Sergipe, Piauí, entre outros Estados, temos o "Álcool Zero" no Acre, o "Trânsito sem Álcool" no Pará, a "Direção sem Álcool" em Tocantins, entre outras, além da criação de inúmeras ONG´s e Associações que trabalham especificamente para combater a mistura de álcool e direção.

Nós tivemos também a massificação das campanhas educativas voltadas para o combate à mistura de álcool e direção. Então, tivemos inúmeras ações voltadas justamente para a adequação desse comportamento. No Acre nós tivemos o "Amigo da Hora", o "Balada Segura" no Rio Grande do Sul, "Não foi Acidente", como já foi mostrado agora há pouco, " O Amigo da Vez", "Juntos pela vida", "Motorista Rodado", entre outras ações, massificando as campanhas educativas voltadas para o combate à mistura de álcool e direção.

No Estado do Acre, particularmente, foi implantada a política estadual segurança no trânsito com ações que preveem resultados de curto, médio e longo prazo. A curto prazo nós pretendemos realizar ações de fiscalização e controle de forma regular, como já vinha acontecendo com o "Álcool Zero". As ações de médio prazo, as ações de educação visando capacitar e qualificar os multiplicadores de bons comportamentos, tendo em vista que nós entendemos que, hoje, o problema não está somente na positivação das normas, mas, sim, no comportamento inadequado de cada cidadão, desrespeitando o interesse dos demais. E, a longo prazo, pretendemos que os resultados das ações promovidas, de educação e de fiscalização, tragam índices positivos para as nossas estatísticas. Hoje temos aí, infelizmente, números extremamente danosos à sociedade.

E o motivo de maior orgulho nosso, no Estado do Acre, é a implantação da operação "Álcool Zero". Depois da implantação dessa operação,

tivemos a redução de 5,4% do número de autuações em relação ao ano passado, e 2,2% o número de encaminhamentos por crimes de trânsito. Mas esses não foram os principais resultados, o nosso maior orgulho é ter reduzido, em um ano, mais de 50% o número de vítimas fatais no trânsito. Mas esses resultados só não são mais positivos porque não conseguimos sancionar os condutores que se recusam a fazer o exame de alcoolemia no caso de crime de trânsito. Portanto, carecemos da alteração legislativa proposta pelo Projeto de Lei nº 5.607, que permitirá o reconhecimento do crime por outros meios probatórios, e que depende, atualmente, da aprovação por parte do Senado Federal e da sanção de nossa Presidente.

Finalizando, eu gostaria de deixar aqui uma mensagem para reflexão: o mundo é um lugar perigoso de se viver, não por causa daqueles que fazem o mal, mas, sim, por causa daqueles que observam e deixam o mal acontecer.

Muito obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Convido agora, para utilizar a palavra, o Senhor Maximiliano Telesco, que falará pelo programa "Vida Urgente - Fundação Thiago Gonzaga de Porto Alegre/RS.

O SENHOR MAXIMILIANO TELESCO (PROGRAMA VIDA URGENTE - FUNDAÇÃO THIAGO GONZAGA DE PORTO ALEGRE/RS) -

Excelentíssimo Senhor Ministro-Presidente desta Sessão, Relator da ação direta de inconstitucionalidade que está a tratar da constitucionalidade, ou não, da Lei Seca, da Lei nº 11.705/2008.

Primeiramente, Senhor Presidente, eu gostaria de agradecer a oportunidade de estar aqui, no Supremo Tribunal Federal, desta vez não como advogado, como Vossa Excelência tem frisado nas suas anteriores manifestações, mas, sim, como um porta voz da Fundação Thiago Gonzaga.

A Fundação Thiago Gonzaga é uma Fundação muito famosa no Rio Grande do Sul, que tem por objetivo propor a poupança de vidas, justamente poupando vidas, tentando coibir, ajudar na construção de uma consciência de que beber e dirigir são atitudes incompatíveis e que merecem a nossa atenção e desaprovação.

Também, Senhor Presidente, quero elogiar o Supremo Tribunal por esta Audiência Pública, porque, no momento em que ele traz a sociedade civil organizada para dentro do próprio órgão, está trazendo a sociedade para discutir, está buscando a sociedade para mais próximo, está simplificando o direito, está deixando mais inteligível a nossa linguagem, está buscando, ao fim ao cabo de tudo isso, a realização do próprio Direito, o fim maior dele que é a justiça.

A Fundação Thiago Gonzaga não pode vir pessoalmente. A Dona Diza Gonzaga, que é a fundadora, não poder vir e pediu-me que viesse.

Vou começar com uma frase dela: As pessoas estão morrendo por causa de uma cultura que diz que, para ser feliz, tem que correr, tem que dirigir. Ou melhor, as pessoas estão morrendo por causa de uma cultura que diz que, para ser feliz, tem que correr e tem que beber.

Justamente por conta dessa cultura, Senhor Presidente, são quarenta e cinco mil mortos no trânsito, hoje, no Brasil, e muitos desses quarenta e cinco mil, 81.08% - é a estatística que me veio a partir da Fundação - tem alcoolemia positiva no sangue.

Então, Senhor Presidente, a Fundação Thiago Gonzaga tem como principal objetivo justamente isto, a poupança dessas vidas. Trazer à conscientização da sociedade de que um gole a mais numa noite, buscar o prazer de tomar uma cerveja, de tomar um uísque, de tomar um vinho, isso não é o problema. O problema é que, depois dessa noite, depois dessa ingestão de álcool, não é compatível com a segurança que a gente quer, que a gente requer, que a gente busca do Estado, sair com o carro, dirigindo. No final dessa explanação, gostaria de trazer algumas reflexões a respeito disso. Algo que parece tão óbvio, mas, felizmente ou infelizmente, estamos aqui a discutir sobre a obviedade, ao que parece a mim e à Fundação Thiago Gonzaga.

A Fundação Thiago Gonzaga, Senhor Presidente, foi criada em 13 de maio de 1996, pelo casal Régis e Diza Gonzaga, pais de Thiago. A data foi

escolhida por ser o dia do seu aniversário: 13 de maio. Foi ontem. Thiago nasceu num domingo, dia das mães. Foi ontem também. Ele havia completado dezoito anos uma semana antes da madrugada fria do dia 20 de maio de 1995, quando o carro em que estava de carona chocou-se contra um contêiner colocado irregularmente na rua, em Porto Alegre. Junto com a Fundação, nasceu o programa "Vida Urgente", que tem como missão valorizar e preservar a vida. Para isso, mobiliza a sociedade para uma mudança de comportamento através de ações educativas e culturais.

A manifestação da Senhora Diza, Presidente da Fundação, resume o objetivo da instituição:

> *"O que aconteceu comigo e com Régis, enquanto pais, não é nenhuma novidade. Isso está acontecendo diariamente e temos lido e ouvido muitos relatos sobre essas perdas. Mas, apesar de sentir que esta dor não diminuirá nunca, e que só vamos aprender a conviver com ela, acho que morte do meu lindo Thiago não pode ser apenas mais uma. Isso é vaidade? Não sei. O que sei é que preciso fazer algo, deixar algo para que essa perda produza ganhos, pois admitir que apenas acabou, não consigo.*
>
> *O Programa Vida Urgente não salvará o mundo, sabemos, mas se apenas um jovem com acesso à campanha deixar de se sentir babaca por agir com bom senso na direção de um carro ou mudar o seu comportamento a partir da reflexão que propomos, já teremos alcançado o nosso objetivo."*

Senhor Presidente, Excelentíssima Senhora Vice-Procuradora-Geral, que acabei olvidando a saudação, as obviedades que venho a refletir: quando viajamos no avião, há aquele sinalzinho do cigarro. Há

pouco tempo - todo mundo aqui lembra - fumava-se em avião. Quer coisa mais arrazoável que fumar dentro de um avião? Hoje não conseguimos conceber como podíamos fazer isso. Vamos puxar um pouquinho mais pela memória: há quarenta, há cinquenta anos as mulheres não podiam votar. Não é isso? Há cento e vinte anos existia a escravidão. Essa pequena tentativa de fazer uma analogia é porque eu acredito, Senhor Presidente, que a marcha inexorável da história vai nos conduzir a também chegar a essa conclusão de que beber e dirigir, após tomar um uísque, após tomar um vinho, são coisas inconcebíveis no atual sistema de prevenção, no atual sistema de tentativa de construção de um tráfego seguro.

O Brasil tem deficiências enormes. O Brasil tem deficiências de trânsito, tem deficiências de fiscalização, tem deficiências de todas as ordens, porém, como disse aqui a Senhora Diza, não será o Programa Vida Urgente que mudará o mundo e nem será a Lei Seca que acabará com o problema no trânsito. Claro que não! Agora, isso é um início, um início dessa mudança que já é sentida.

Os outros expositores, que também esqueci de saudar e peço desculpas, também trarão os números e as estatísticas. Já houve uma mudança na curva dos acidentes de trânsito. Já houve uma mudança positiva nesse sentido. É claro que isso não é suficiente, mas será um grande retrocesso, Senhor Presidente. Vou tentar não entrar, mais uma vez, nas questões técnicas, mas o Supremo

Tribunal Federal, creio, trabalhará bem nesse sentido e conseguirá chancelar com constitucionalidade essa lei.

Senhor Presidente, ontem eu estava estudando um pouco sobre essa explanação que iria fazer hoje - que estou fazendo agora - e pensei: vamos lá no Supremo Tribunal Federal e não vou falar como Advogado, não vou trazer jurisprudência, não vou trazer nenhuma doutrina, não há nenhum julgado a respeito. O que vou fazer na tribuna? Aí eu estava lendo essa parte que li, sobre a Fundação Thiago Gonzaga, e percebi estas coincidências: no dia 13 de maio de 1996 morreu o rapaz Thiago Gonzaga. Depois de um "Dia das mães". E hoje é dia 14 de maio. Eu lembro, Senhor Presidente - aqui me permito fazer um relato pessoal -, que ele morreu no dia 20 de maio de 1995. No dia 27 de maio de 1995, eu perdi dois grandes amigos no trânsito. Eu poderia ter morrido nesse carro, Senhor Presidente. Eu poderia ter ingressado em um desses dois carros que vieram a se chocar. Um acidente terrível! Um deles estudava Medicina, e o outro estudava Odontologia. Um voltava de Pelotas, no Rio Grande do Sul, e o outro voltava de Cambuçu, que são cidades próximas. Os dois se chamavam André. Os dois dirigiam dois carros Monza. Na época, era o melhor carro que tinha, um carro possante etc. Várias coincidências. Disputavam o amor da mesma menina. E um deles voltava de Pelotas, e o outro voltava de Cambuçu para Pelotas. Eles

haviam ingerido muito álcool, e essa é a coincidência maior que faz com que eu esteja aqui, agora.

Senhor Presidente, o André, que vinha de Pelotas, esse André, ele saiu mais ou menos por volta das cinco e meia da manhã da festa - a festa chamava-se *Las Brujas* (As Bruxas), e ele saiu, então, por volta das cinco e meia, pegou o carro, passou no apartamento dele em Pelotas, tomou um copo de leite - não sei por que tomou esse copo de leite; ele gostava de tomar leite com farinha láctea - eu sei disso porque tinha lá um copo em cima da mesa dele pois foram lá no apartamento dele e viram isso -, e ele pegou o carro e voltou para Cambuçu. E de Cambuçu saiu, então, outro André, num outro Monza - os dois até queriam namorar a mesma menina. Com este André eu estava. Nós tomamos algo em torno de doze ou treze doses de uísque, e, cinco e meia da manhã, eu disse para o André: "Vamos embora?" Ele respondeu-me: "Se eu for embora, vou pra Pelotas". E eu: "Por que você não fica aqui? Fica aqui porque, afinal de contas, você bebeu demais". Na verdade, quem falou isso foi o meu irmão, que estava no carro também. Ele disse assim: "Não, amanhã tenho que caçar, tenho de sair de manhã cedo com meu pai." Não me lembro bem agora, mas acho que ele ia para o Uruguai, ali próximo. Pois o André saiu - este de Cambuçu - e foi para Pelotas. E o outro André vinha de Pelotas para Cambuçu, quando, às dez para as seis da manhã, ambos se chocaram de frente, morreram e perderam a vida na hora: um

carbonizado e o outro morreu em razão do impacto que teve. A perícia somou 240km. Somaram-se as duas velocidades e ambos morreram na hora. Dezoito anos cada um. E, naquele acidente, Senhor Presidente, eu poderia estar naquele carro. Qualquer um da minha idade, naquela época, hoje a gente vê isso. Senhor Presidente, sou um sobrevivente, como muitos homens da minha idade hoje. E Vossa Excelência, do Rio de Janeiro, sabe como é a Lagoa.

Enfim, a minha reflexão é essa: tão óbvio quanto não fumar dentro de um avião, tão óbvio como o direito ao voto de uma mulher, tão óbvio como a escravidão. As gerações posteriores vão olhar para nós e dizer: "Mas eles não viram isso?" Está na hora de a gente ver isso, Senhor Presidente, e prestigiar essa lei e entender que essa lei vem para o bem, que ela não vem para tirar a livre iniciativa. A economia vai se amoldar a essa característica e nós teremos uma plenitude econômica - como o Brasil está tendo - sem a necessidade desse tipo de conduta.

Muito obrigado, Senhor Presidente.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora O Doutor Flávio Emir Adura, da ABRAMET, cujo nome foi pulado por um equívoco. Concedendo-lhe a oportunidade de quinze minutos para a sua exposição.

O SENHOR FLÁVIO EMIR ADURA (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET) - Boa-tarde. Excelentíssimo Senhor Ministro-Relator, Ministro Fux, Excelentíssima Vice-Procuradora-Geral da República, Doutora Deborah Duprat, Excelentíssima Ministra Carmo Lilian, demais autoridades, Advogados, Senhoras e Senhores.

Eu represento, aqui, Senhor Relator, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Esta Medicina de Tráfego é uma das cinquenta e três especialidades médicas reconhecidas no Brasil pelo Conselho Federal de Medicina e pela Associação Médica Brasileira. Nós somos cerca de oito mil médicos no Brasil que, há mais de trinta e dois anos, estudamos as causas dos acidentes de trânsito. É a única especialidade médica que se detém nos acidentes de trânsito com a finalidade de preveni-los. E, uma vez que eles acontecem - se bem que os acidentes de trânsito não acontecem, são causados - diminuímos as suas consequências e tentamos, com esses conhecimentos específicos adquiridos, colaborar no ordenamento do trânsito, na parte da saúde e da prevenção de vidas no asfalto. A missão dos médicos de tráfego é salvar vidas no asfalto.

Colaboramos com a Lei nº 11.705, colaboramos, mais recentemente, com a lei que ficou conhecida como a "Lei das Cadeirinhas", a Resolução nº 277 do Conselho Nacional de Trânsito. A partir do momento que as crianças foram transportadas adequadamente no banco traseiro do veículo, no seu

dispositivo apropriado, houve uma redução, já divulgada pela Polícia Rodoviária Federal, em 70% da mortalidade das crianças nas rodovias federais. Isso demonstra, Senhor Ministro, como uma lei interfere decisivamente na mortalidade e na morbidade do trânsito brasileiro.

Dentro dos quinze minutos, nos foi possibilitado apresentar resposta a quatro dos tópicos de Vossa Excelência.

Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos automotores. É muito comum a escutarmos: O que o álcool faz? Diminui os reflexos. Se fosse só isso, já não seria pouco - alterar reflexos de um condutor -, mas o álcool interfere de tal maneira, condenando completamente, absolutamente, totalmente, dirigir sob efeito do álcool em qualquer concentração.

A sobrevivência. Para o mesmo impacto físico, quanto mais a pessoa tiver bebido, mais a sua chance de morrer. Já começa que, quanto mais bebeu, maior a sua chance de morrer no interior de um veículo, já considerando que ela não usa o cinto de segurança quando está alcoolizada, mas, mesmo assim, em relação aos impactos, por razões médicas, sobrevivem menos aqueles que beberam para dirigir um veículo.

O consumo do álcool reduz a capacidade de percepção da velocidade e dos obstáculos. Como é que se pode dirigir se não se percebe a velocidade que se está dirigindo? Como se pode dirigir se não se está

visualizando os obstáculos? Reduz a habilidade do controle de manter a trajetória; não consegue dirigir em linha reta, quanto mais realizar curvas. O álcool reduz a visão periférica do condutor; o condutor só enxerga o que está à sua frente, não enxerga o que está do lado (isso chama-se visão tubular, medicamente conhecido). Como o motorista verá uma moto passando, um pedestre passando? Ele não consegue ter a atenção dividida, ou seja, perceber a direção e as outras necessidades. Aumenta o tempo de reação. Se consumiu álcool, baixa a sua concentração; ele já tem diminuído aquele tempo necessário para poder pisar no freio quando vê um pedestre, quando vê uma moto, quando vê um obstáculo à sua frente. O comportamento do álcool, todos sabemos, é de euforia e vai para a depressão, vai para a agressividade, causa sono, fadiga e estimula até uma tendência autodestrutiva. Como é que uma pessoa pode dirigir nesse estado? E, com isso tudo, não podia resultar outra coisa a não ser que, em quase 50% das mortes nos acidentes de trânsito, as vítimas apresentavam álcool em seu sangue. Evidências científicas? Esse é um dos trabalhos realizados no Instituto de Medicina Legal do Estado de São Paulo, pela Professora Vilma Leyton, de Toxicologia, por meio de autópsias. Não há nem o que se discutir; foram feitos nas autópsias os trabalhos toxicológicos. Quase 44% das vítimas fatais dos acidentes de trânsito tinham álcool por ocasião do acidente. Evidência científica.

A lei já trouxe benefícios para a população brasileira? Posso dizer, como médico, que eu, com quarenta anos de médico, ligado a uma universidade de ensino federal, não vi vacinas nem antibióticos que reduziram, em tão curto prazo de tempo - enquanto teve eficiência a lei -, uma mortalidade e uma morbidade. Cerca de seis meses após o seu início, quando a lei tinha sua eficácia ainda comprovada, houve uma redução de quase 25% das chamadas do SAMU, os veículos de emergência. Sobrou tempo para esses veículos atenderem outras patologias. Uma redução de 36% nos atendimentos de emergência. Começou a sobrar maca para poder colocar outras patologias.

O requerente se preocupa com o emprego de trabalhadores em bares, restaurantes? Se essa lei mantiver sua eficácia, eles vão ficar preocupados com os empregos dos médicos, dos fisioterapeutas, dos fabricantes de cadeiras de rodas. Houve uma redução nas rodovias federais de quase 15%; quase todas as capitais brasileiras registraram, nos primeiros meses depois da lei, redução da mortalidade e da morbidade.

Evidências científicas? Temos: o trabalho feito pelas Professoras da Universidade de São Paulo, de Epidemiologia: Doutora Maria Helena Prado de Melo Jorge e Maria Sumie Koizumi. Nos seis meses que se seguiram à Lei Seca, reduziu as internações hospitalares; houve uma redução da

mortalidade hospitalar; houve um declínio no tempo de permanência no hospital. E até os postes da Eletropaulo foram menos derrubados.

Caiu a eficiência da lei. Vislumbrou-se a possibilidade de se recusar o uso do etilômetro, conhecido como bafômetro. Mas, mesmo assim, a lei tem sido eficiente, Senhor Ministro. Nos últimos dados do Ministério da Saúde, pela existência da lei ainda - apesar de que prejudicada por não soprarem os etilômetros -, há uma redução de 6,2% da mortalidade dos acidentes no Brasil. Não é pouco. São três mil vidas que são salvas a cada ano. E onde ela é mais fiscalizada, como no Rio de Janeiro, chega a quase 33%.

O menor índice técnico e epidemiológico é o risco de morrer no Brasil por acidente de trânsito. Esse risco, por dados do Ministério da Saúde do Brasil, no último ano, mostra uma redução - depois da Lei Seca - em 7,4%. Esse é o menor risco de se morrer no Brasil por acidente de trânsito.

Concentração segura para dirigir? Essa resposta também respondo em níveis de evidência. Há evidência sim. Essas evidências - inclusive o que eu vou falar aqui já foi encaminhado pela ABRAMET, Associação que eu represento como *amicus curiae* nesta ação de inconstitucionalidade. Existe uma diretriz do Conselho Federal de Medicina e da Associação Médica Brasileira, recomendada a todos os médicos do Brasil no sentido de que, condutores com alcoolemia igual ou superior a 2 decigramas, que equivale a 0,2 gramas, ficam

com as habilidades necessárias prejudicadas para dirigir. Ou seja, naquele nível em que há punição administrativa, já está com a habilidade comprometida.

Bombom. Pode comer três, quatro; pode comer uma sobremesa de cassis; pode fazer gargarejo com antissépticos orais com álcool. Faz bochecho? Alcoolemia zero. É álcool na cavidade oral, não vai para o pulmão, não aparece alcoolemia. Isso está baseado em evidências. A diminuição da capacidade para dirigir já fica alterada, e muito alterada. Funções cruciais para a direção já são significativamente alteradas com 0,5 gramas, 5 decigramas. E quando ela atinge 6 decigramas, que é o nível de criminalização, aumenta em dez vezes risco de cometer o acidente.

Há o estabelecimento legal de um limite para dirigir? Não é possível porque a alcoolemia, em números mínimos, já é um risco. Nos Estados Unidos, onde existe um nível de alcoolemia, os trabalhos da Nitza já apontam que 13% dos condutores alcoolizados, que morreram naquele país, estavam com alcoolemia abaixo da lei daquele país.

Por que zero? Outros países têm outros tipos de legislação? Não existe concentração segura, sendo a alcoolemia zero o único padrão proposto de dirigibilidade sem riscos. Mas, se nos Estados Unidos é 0,5, em outro país é 0,4, 0,6, 0,8. Será que nós não podemos responder a essa indagação? Cada país terá o número de mortos no trânsito que estiver disposto a tolerar. Será que, no Brasil,

nós não estamos mais dispostos a não tolerar mais de quarenta mil mortes por dia? Cento e vinte mil internações? Trinta mil cadeirantes?

Encerro o meu tempo agradecendo muito essa possibilidade - esses dados que eu declarei como científicos já foram disponibilizados à Corte como **amicus curiae.** Quero fazer um pedido - na verdade é uma súplica - em nome dos médicos de tráfego que sabem que beber e dirigir é incompatível; um pedido em nome dos médicos que trabalham em emergência e que, no dia a dia, atendem pessoas vítimas de acidentes de trânsito provocados por pessoas embriagadas, com crânios dilacerados, com tórax esmagados, com pernas amputadas - setenta por cento dos leitos do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo estão ocupadas por vítimas de acidente de trânsito, metade deles por álcool-; faço um pedido em nome dos médicos legistas, que são obrigados a fazer as autópsias dessas vítimas - (muitas vezes são partes de corpos que são autopsiados); faço um pedido em nome de uma mãe que encontrou a cabeça do seu filho a cinquenta metros de um acidente provocado por um motorista com cento e cinquenta pontos na carteira de habilitação e com o equivalente a duas garrafas de álcool no sangue. Essa mãe nos disse, Senhor Ministro, que, a partir daquele dia, os dias, para ela e para o marido, se tornaram noites, e as noites muito longas e dolorosas.

Na verdade, na Medicina, temos analgesia, hoje, para tudo; até para o câncer tem tratamento para a dor - tira-se a dor com morfina, com dolantina. Mas para os pais de uma vítima de acidente, que perdem um filho no trânsito, não tem analgesia. São dias, são semanas, são meses, anos de sofrimento.

Faço um pedido, uma súplica, em nome dos pais e dos amigos de um rapaz atropelado na calçada da Vila Madalena, em São Paulo, quando retornava de uma balada onde foi se divertir. Percebeu que não tinha condições de dirigir, foi a pé, e foi atropelado na calçada por uma condutora alcoolizada que se julgou no direito de não soprar o bafômetro.

Faço esse pedido a esta Corte, em nome de um cidadão brasileiro que perdeu a mãe e uma irmã atropelada na calçada de um shopping center em São Paulo. Estive com ele anteontem e ele me disse - já estou terminando - que foi muito triste o velório por ter de suportar a dor de dois caixões familiares e que estava muito triste em não poder festejar com a mãe no dia de ontem.

Qual é o pedido? Salvem a Lei nº 11.705, que não é Lei Seca: todo mundo pode beber neste País! O que não pode é beber e dirigir. Salvem a Lei nº 11.705, porque essa lei salva-vidas!

Muito obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora, para sua exposição de quinze minutos, o Professor, Doutor Flávio Pechansky, Mestre, Doutor em Ciências Médicas e Diretor do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito, Álcool e outras drogas, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que falará pela Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas do Ministério da Justiça.

O SENHOR PROFESSOR DOUTOR FLÁVIO PECHANSKY (Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas do Ministério da Justiça-SENAD-MJ) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux. No seu nome, eu cumprimento as demais autoridades aqui presentes, colegas, membros da Mesa e a plateia.

Essa apresentação que eu vou fazer nesses quinze minutos é um sumário de um documento que foi entregue a esta Corte com detalhada produção de respostas aos quesitos que foram encaminhados à Senad, que são doze, e o que eu vou apresentar nesses quinze minutos é um sumário das respostas dadas a esses quesitos.

Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos automotores.

As bebidas alcoólicas, conforme recentemente foi mencionado pelo Doutor Flávio, geram prejuízo ao dirigir, comprometem funções cerebrais

em todos os níveis, diminuem reflexos, atenção, visão periférica, acomodação visual à luz, e cada dose de álcool consumida diminui, de maneira homogênea, os reflexos do condutor, interfere na exatidão dos movimentos de dirigir, em média aumenta em 40% a média de erros, porque o dirigir é feito por uma constante revisão de erros e acertos, e essa média se modifica sob o efeito de álcool, qualquer dose, além de identificar a execução desses movimentos, indivíduos sensíveis, mesmo apenas uma dose de álcool pode produzir esse tipo de alteração.

A dose padrão - e isso importa, porque eu vou falar depois - é definida pelo que sugere a Organização Mundial da Saúde: equivalente a 14 gramas de álcool, que é presente numa lata de cerveja, uma taça de vinho ou uma dose de bebida destilada, por exemplo, uma dose de uísque.

E aqui está uma informação que eu considerei importante: é a de que mesmo doses mínimas de etanol são capazes de alterar significativamente os sintomas de uma pessoa que tem a ver com beber e dirigir, como, por exemplo, a atenção difusa e o tempo de reação ficam alteradas com 0,05 dg/l; ou seja, uma dose bastante baixa. E essa deterioração está medida em uma série de estudos com simuladores de direção que mostram como é que um indivíduo dirige em condições controladas, mostrando que, mesmo doses como, por exemplo, 2 dg/l podem alterar a capacidade de dirigir, e que esta alteração é presente com doses mesmo muito pequenas.

Por exemplo, a capacidade de seguir um veículo, mantendo a distância constante, que é o que previne um acidente, está alterado a partir de 5 dg/l se o veículo estiver com velocidade constante; mas, se essa velocidade da frente for variável, ela pode ser alterada com uma dose menor.

Alcoolemias a partir de 5 dg/l, por exemplo, podem causar problemas de percepção visual, um pior desempenho em tarefas cognitivas, aumento do tempo de reação e a velocidade dos reflexos, como eu já mencionei.

A segunda questão sobre a concentração de álcool por litro ser igual ou superior a 6 dg/l, se isso gera um estado de embriaguez incapacitante para a condução de um veículo.

A verdade é que qualquer concentração de álcool no sangue provoca alterações na capacidade de condução do veículo, e elas são dependentes de fatores individuais, como, por exemplo, peso, sexo, ritmo de consumo, ingestão prévia. Eu e uma outra pessoa da mesma faixa etária, por exemplo, mas se eu tiver uma compleição física diferente da dela, o impacto daquela dose de álcool em mim, naquela pessoa vai ser diferente. Então, na prática, quem trabalha com clínica - e eu sou um especialista em tratar problemas com álcool - sabe que qualquer dose pode afetar o indivíduo, e isso é muito variável de pessoa para pessoa ou da mesma pessoa em diferentes situações.

Uma das coisas talvez historicamente importantes é de quando se começou a saber o que acontece quando um indivíduo bebe e dirige. Isso foi mostrado, em 1964, por um estudo clássico do autor do bafômetro, Robert Borkenstein, que fez um estudo que ficou clássico, que mostrava que, a partir de uma dose de 0,06 gramas por decilitro o risco relativo, que é o risco de um condutor, sob o efeito de álcool, ter um acidente, explodia de duas vezes até - como vocês podem acompanhar a curva - a níveis altíssimos. Esses estudos foram sendo repetidos em diversas etapas posteriores, a partir de 1964, e sempre mostrando a mesma coisa.

Por exemplo, um estudo mais recente, realizado em 2002, nos Estados Unidos, com cerca de quinze mil condutores, mostrou que esse risco aumenta significativamente a partir de uma alcoolemia já de 4 dg/l, e que, com uma alcoolemia de 6 dg/l, essa chance de envolvimento em acidentes é quase o dobro, comparado a quem não consumiu bebida alcoólica. E essas curvas que vocês estão vendo são as superposições dos dois estudos num gráfico único.

Talvez isso fique mais claro na tabela onde os senhores poderão encontrar as seguintes informações: com uma alcoolemia de 2 a 5 dg/l, o aumento do risco, que é maior em jovens, vai de 2,5 a 4 vezes a chance de um acidente; de 5 a 8, de 6 a 17 vezes. Com uma alcoolemia acima de oito, de onze a quinze mil, quinhentas e sessenta vezes mais chances de produzir um acidente.

Se existe alguma concentração específica de álcool por litro de sangue capaz de atestar embriaguez incapacitante de toda e qualquer pessoa.

Novamente, condutores com qualquer alcoolemia acima de zero estão em risco maior de acidente de trânsito, quando comparados àqueles com concentração de álcool no sangue igual a zero. E a maioria dos indivíduos com níveis de cinco decigramas por litro já apresenta debilidade significativas nas habilidades para dirigir.

Quem come um doce com licor - a questão é essa do bombom com licor ou antisséptico bucal - pode produzir uma alcoolemia de seis decigramas?

É extremamente improvável, a não ser que tenha uma quantidade de consumo de bombons, de licor ou de antisséptico bucal em um volume praticamente inaceitável pelo corpo humano.

E a outra questão em relação a se isso é possível de produzir uma alcoolemia positiva mensurável através da etilometria, já foi recentemente respondida pelo doutor Flávio.

Os meios científicos para apurar a embriaguez são quatro:

A alcoolemia, que é a medida direta, por uma punção venosa, aonde tem-se capacidade de aferir, laboratorialmente, a quantidade de etanol que está circulando no organismo. Ela é pouco prática, porque ela é invasiva, ela

necessita de uma técnica específica. Ela é a mais acurada, mas ela é de difícil obtenção, porque ela necessita de uma análise de laboratório. E há poucos laboratórios de departamento de médicos legais no país que tenham a estrutura para fazer isso num formato rotineiro; a etilometria - que é um dos temas dessa sessão - é o método ideal, no momento, porque ela verifica a alcoolemia sob um formato indireta por medir, por analogia, a concentração de sangue, que é presente no ar expirado, através de soprar o bafômetro; a terceira forma, é através de fluído oral ou saliva, medido através de uma espécie de salivete, um cotonete grande, que é muito utilizado em alguns países europeus, porém, ela é pouco prática, porque também necessita de um laboratório para análise da amostra, que não fica pronta na hora. E os estudos sobre testes rápidos desses cotonetes bucais, não mostraram, ainda, evidências boas para substâncias como o álcool. Elas são usadas para pesquisas, e eu vou, também, falar sobre isso depois; e o último método, é o teste clínico de sobriedade, que, fundamentalmente, mede as habilidades físicas e mentais que são necessárias para dirigir um veículo automotor, que são controle muscular, coordenação motora e atenção divididas. São, fundamentalmente, três testes que são aprovados pelo Nitsa, conforme mencionado pelo doutor Flávio. O teste do nistagmo ocular horizontal, que é o movimento rápido do olho, e involuntário, que aparece quando a pessoa está sob efeito de álcool e algumas drogas. Ele é produzido através de solicitar a um

indivíduo que acompanhe uma caneta; o teste do caminhar e voltar em linha reta, onde se vê a questão do equilíbrio na sequência de movimentos; e o teste de permanecer sobre uma perna, que, também é um teste aonde permanecer equilibrado por uma perna, durante tempo de trinta segundos, nos afere se o indivíduo apresenta coordenação motora ou não, compatível com dirigir.

A forma como o bafômetro ou etilômetro mede a quantidade de álcool.

Ele quantifica a presença de álcool por meio da análise do ar alveolar, que é o ar do fundo dos pulmões. Não é o ar que está na parte mais especial - digamos assim - da árvore traqueobrônquica. Ele é extremamente sensível, ele tem 99% de confiabilidade, e o que se faz é uma conversão do resultado da etilometria, de miligramas por litro, para alcoolemia, por uma multiplicação por fator vinte. Por exemplo: Um resultado de etilometria de zero trinta equivale a seis decigramas por litro.

Como é que isso é feito?

O indivíduo sopra por um bocal - é importante mencionar isso para dirimir a questão do bombom, um licor na boca - de forma contínua e moderada e, após a passagem de um determinado volume de ar, o instrumento analisa a presença de álcool no ar expirado lá do fundo do pulmão. Ao desprezar essa análise do ar inicial, ele retira a potencial interferência de vestígios de álcool

da cavidade oral. Portanto, ele vai medir, realmente, o álcool que está presente nos pulmões.

E, aqui, apenas para mostrar, existe a tabela de equivalência entre alcoolemia - na coluna bem da esquerda - e o ar expelido em miligramas por litro.

É importante salientar que essas doses e os efeitos, elas são médias, elas podem ter variações individuais, como mencionei previamente.

Qual é a margem de erro de cada um dos métodos empregados para aferir embriaguez ao volante?

Essa margem está definida por regulamento técnico metrológico e é prevista para diferentes alcoolemias. Vamos direto ao último exemplo: Para um resultado de etilometria de zero dezesseis, o valor considerado para notificação é de zero doze, ou seja, é feito uma correção a partir de uma instrução normativa específica.

Então isso está bem documentado sobre como deve ser feita essa aferição.

A frequência de aferição dos equipamentos utilizados.

Existe uma portaria que rege isso, do Instituto Nacional de Metrologia, onde essa verificação é periódica, realizada anualmente, e cabe ao detentor do etilômetro encaminhá-lo para fazer essa fiscalização.

Vamos a um tema que é um pouco mais polêmico: o número de acidentes em rodovias aumenta em razão da venda de bebidas alcoólicas nas proximidades da rodovia?

Há uma teoria sobre isso que é a Teoria Geral de Disponibilidade de Álcool, que tem três pressupostos: quanto maior a disponibilidade, maior o consumo; quanto maior o consumo, maior o número de bebedores problemáticos; e quanto maior o número de bebedores problemáticos, maior o número de problemas relacionados ao álcool.

Todas as informações que estou passando aos senhores têm referências bibliográficas da literatura atual para complementá-las.

Então, estudos procurando ver a relação entre consumo de álcool, venda de álcool e consumo nas rodovias mostraram que existe uma associação positiva, sim, entre a densidade de estabelecimentos que vendem bebida alcoólica para consumo no local. E não há uma relação com estabelecimentos que vendem para consumo em outro local.

Mas os países decidiram adotar a seguinte estrutura: existem evidências que relacionam esses pontos de venda à violência, a uma série de outras práticas. E é isso que determinou que eles regrassem isso através de licenciamento, restrição do número de pontos e restrição dos horários e dias de funcionamento. Para esses países, basta esta prerrogativa.

O Senhor Ministro recebeu um documento, que é um livro que está disponível na Internet, que é o maior estudo realizado na América Latina sobre o consumo de bebida alcoólica e direção, no Brasil, que tive a honra de coordenar, num pool de agências lideradas pela Senad, onde entrevistamos oito mil motoristas - não vou ter tempo de detalhar agora. Vou passar imediatamente o que considero relevante:

1 - O impacto que isso tem na nossa economia é de R$ 23 bilhões com acidentes relacionados ao álcool e com 1.44 milhão de anos de vida perdidos. É um estudo conservador. Nós coletamos dados de dia em rodovias. Não coletamos de noite nem madrugadas. - 9.6% dos motoristas apresentavam alcoolemia positiva - vou dar números noruegueses (para eles, 1.6% é considerado muito alto). - 25% dos motoristas informaram ter entre duas, oito vezes, no último mês, consumido cinco ou mais doses de bebida alcoólica, ou seja, o que é considerado consumo abusivo e problemático.

Os resultados de Porto Alegre, que podem ser extrapolados pelas outras capitais, mostram que a metade dos R$ 66 milhões de reais gastos, em 2008, com os custos sociais dos acidentes, foram causados pelo álcool. - 32% das vítimas fatais dos nossos departamentos médicos legais apresentavam alcoolemia positiva; - 28,5% dos indivíduos avaliados em hospital de trauma referiam um consumo de álcool nas vinte e quatro horas anteriores ao acidente; e -

para mim esse dado é impactante - de 1.070 condutores entrevistados da cidade de Porto Alegre, que haviam ingerido bebida alcoólica, 51% responderam que iriam dirigir.

As estratégias de enfrentamento que já se mostraram eficazes são: a instituição e fiscalização de leis, nas quais o beber e dirigir seja considerado crime **per se**; a revogação administrativa da Carteira de Motorista; a diminuição dos valores legais de alcoolemia para motoristas previamente condenados por beber e dirigir; a adoção de leis de tolerância zero, por exemplo, nenhuma alcoolemia permitida para motoristas com idade inferior a 21 (vinte e um) anos; as barreiras policiais, e o que vem junto com as barreiras, como, por exemplo, a visibilidade das barreiras, a publicidade e os pontos de checagem e sobriedade que reduzem em média 20% dos acidentes internacionalmente; e avaliação especializada para detecção de dependência química e potencial oferta de tratamento para motoristas que apresentem o problema de alcoolismo - que é uma fração pequena, mas que tem que ter respeitada a sua necessidade de tratamento.

Com relação ao impacto da Lei Seca, o Vigitel mostra uma das informações mais significativas: a partir da instalação da Lei Seca, houve um decréscimo bastante evidente na frequência de adultos que relataram dirigir após o consumo abusivo de álcool. E imagina-se que esse aumento, esse incremento, o

retorno ao patamar anterior, tenha a ver com o fato dessa percepção de que não é obrigado a soprar o etilômetro.

Há dados do Estado de São Paulo - imagino que a Doutora Vilma Leyton vá mencionar os estudos do grupo dela, vou pular isso aqui, e também imagino que essas informações a respeito das prisões e atuações administrativas já sejam de conhecimento dos senhores -, apenas gostaria de citar um dado: o aumento - e com isso vou finalizar, Ministro, - das atuações por alcoolemia, a partir do momento em que a lei foi instaurada de, por exemplo, l.015% por recusa. Isso mostra o quanto existe uma percepção do impacto da Lei.

Para terminar, eu gostaria de fazer um ultimíssimo comentário, que é o relato que eu recebi de um colega da Noruega, com o qual eu trabalho, de que a Noruega está preocupadíssima com a taxa de mortos por seus acidentes, por ano, nas suas estradas. São 173 mortos por ano na Noruega, e eles estão preocupadíssimos, Senhores Ministros.

Muito obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Passo a palavra agora ao Doutor Renato Devitto, que falará pela Associação dos Defensores Públicos - ANADEP.

O SENHOR RENATO DEVITTO - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, Eminente Relator da ADI 4103, Excelentíssima Senhora Vice-

Procuradora-Geral da República Deborah Duprat, Doutora Lilian, colegas expositores, senhoras e senhores presentes, uma boa tarde.

Gostaria de externar, inicialmente, uma saudação em nome de todos os Defensores e Defensoras Públicas do Brasil, pela iniciativa de Vossa Excelência em convocar a presente audiência pública. A história recente da Corte, do Supremo Tribunal Federal tem demonstrado a importância desse instrumento, do instrumento do **amicus curiae**, como aperfeiçoamento da forma de distribuição da justiça e, por isso, diante da relevância do tema, a Associação Nacional de Defensores Públicos não se poderia furtar de trazer algumas reflexões, embora, sem a pretensão, evidentemente, de trazer, agregar conhecimento jurídico à mais alta Corte do país, talvez trazer um olhar, Ministro, bastante específico.

O Defensor Público acaba sendo um pouco associado à figura do Defensor Criminal, muitas vezes até de forma pejorativa - defensor dos bandidos, dos criminosos -, mas não podemos ignorar que no nosso País a Defensoria Pública exerce atribuições de natureza cível. Então, esse drama que é trazido aqui por todos os meus colegas expositores não é um drama que passa alheio aos nossos balcões de atendimento.

Diariamente, nós atendemos centenas, milhares de pessoas; anualmente, ajuizamos diversas ações em favor de vítimas de acidentes de

trânsito. É necessário apontar que a maioria das vítimas desses acidentes são pessoas vulneráveis, pedestres, ciclistas, motociclistas.

Eu venho de São Paulo, Ministro, onde a questão da entrega expressa pelos *motoboys* é uma questão bastante preocupante, assustadora mesmo, talvez não traga, Ministro, fotos, um depoimento, um testemunho pessoal aqui, mas certamente trago a sensibilidade da Defensoria, que ajuíza ações cíveis contra os maus condutores que bebem, os que infringem as normas de trânsito, os defensores que ajuízam ação contra o Estado, que muitas vezes negligencia as normas referentes à conservação das vias, contra instituições financeiras do Estado que também, por vezes, nega benefícios assistenciais e previdenciários aos familiares das vítimas, contra instituições financeiras que, por vezes, negam seguros contratados ou tornam uma verdadeira **via crucis** o recebimento do seguro obrigatório, do DPVAT, por uma criatividade burocratizante que é incrível, que é notável, que é mais fácil judicializar do que conseguir o recebimento desses valores pela via que deveria ser simplificada.

Por outro lado, Ministro, a Defensoria também atua na área criminal e traz algumas reflexões a respeito disso buscando, talvez, trazer uma resposta ou abordar dois dos tópicos que são trazidos na decisão que convoca a presente audiência e talvez tangenciando um ou outro tópico. Mais importante é

ressaltar, inicialmente, essa preocupação: não é possível se negligenciar o problema, o problema existe.

Do ponto de vista sociológico, Senhor Ministro, vemos que a nossa era contemporânea é marcada pelo risco. Muitos apontam que o rearranjo social, o rearranjo político das próprias relações econômicas traz o risco hoje não como um elemento periférico, mas um elemento central, e no aspecto dos crimes de trânsito, ou dos acidentes de trânsito, isso está muito presente. Ao mesmo tempo em que a nossa sociedade anseia e propagandeia a necessidade de carros cada vez mais potentes, mais velozes, por outro lado, associa o consumo das drogas lícitas, e o álcool é o mais representativo, à felicidade, à alegria e à virilidade.

Então há, na verdade, um paradoxo no seio da nossa sociedade ao lidar com esses valores que são conflitantes. E o que acontece? A expectativa social toda se resume a uma solução mágica, e o Direito Penal novamente é chamado como a grande panaceia. Então, a criminalização das condutas resolve o problema.

O problema é que muitas vezes, quando essa expectativa é despejada em cima do Direito Penal, o próprio Poder Executivo se acomoda na organização administrativa dos serviços de regulação de trânsito, salvo os que envolvem o recebimento de multas, e muitas vezes os serviços de controle de

pontuação, de aplicação de medidas administrativas, que vêm previstas já, desde a edição do nosso Código de Trânsito Brasileiro - nós sabemos que o CTB é fruto, sim, de discussões sérias, discussões profundas, por vários anos, no Congresso - e, infelizmente, ele nunca se viu aplicado.

Poderíamos citar uma medida preventiva que, para mim, seria fantástica: tive notícia hoje que o Ministério da Justiça discute a regulamentação, tardia, mas oportuna, de um dispositivo, artigo 76, que prevê a educação para o trânsito desde a pré-escola até o ensino superior.

Veja, Senhor Ministro, que, dezesseis anos após a edição, nós ainda estamos discutindo a regulamentação de uma medida preventiva.

O grande problema é que, quando depositamos todas essas esperanças no Direito Penal, naturalmente há uma frustração. Eu não viria aqui dizer, isso o Conselho Nacional de Justiça se debruçou recentemente a respeito da questão penitenciária, nós poderíamos falar sobre a falência da pena de prisão, mas que, enquanto crime de perigo abstrato, a conduta da embriaguez ao volante dificilmente, sabemos, levará à pena de privação de liberdade efetiva, mesmo se houver uma condenação; se não houver, evidentemente, o atrelamento dessa conduta a um outro crime de resultado, como o homicídio, uma lesão grave ou gravíssima.

Então, toda a expectativa social que gira em torno dessa solução a partir da criminalização, na verdade, acaba gerando uma grande frustração, a nossa impressão, e aí talvez seja mais empírico, essa talvez seja uma tarefa do próprio Conselho Nacional de Justiça, de trazer luz estatística a esse número de condenações, mas a impressão empírica dos colegas que atuam na área criminal é que, por conta das imperfeições da própria Lei nº 11.705, o número de condenações vai cair.

Então, o que acontece é que toda essa expectativa criada acaba minando, quando não conseguimos trazer uma resposta unicamente por meio do Direito Penal, a própria credibilidade do Poder Judiciário. De alguma forma, traz ao Poder Executivo uma zona de conforto, porque toda a expectativa social, a opinião pública acredita que a criminalização daquele problema resolverá o nosso drama, a nossa grande questão de saúde pública.

Portanto, a Defensoria Pública, Ministro, evidentemente não nega a legitimidade do uso do Direito Penal como um instrumento de gerenciamento de risco. Isso é natural, toda a moderna doutrina penal admite, mas não acredita que, se utilizada isoladamente, essa estratégia trará benefícios concretos.

Um dos argumentos e justificativas para que se legitime, do ponto de vista teórico, o crime de perigo abstrato é que as medidas

administrativas na nossa sociedade de risco não seriam efetivas, eficientes para evitar os resultados que se projetam, os potenciais resultados.

No caso do Direito do Trânsito, nós vemos, ao contrário de diversos outros seguimentos, sanções administrativas bastante sérias. E podemos coletar da experiência internacional do Direito Comparado, uma série de exemplos nesse sentido, que vão desde a retenção e o recolhimento do veículo, eu ouvi aqui de um expositor o próprio confisco do veículo, a cassação da habilitação, da permissão para dirigir, a imposição obrigatória de frequência a cursos para educação no trânsito, não é educação para dirigir, é educação no trânsito.

Portanto, Ministro, a gama das medidas administrativas que já são previstas desde 96, infelizmente não foram implementadas, e também a possibilidade, sim, de um recrudescimento dessas medidas administrativas, talvez seja um caminho bastante responsável, no sentido de trazer esse conteúdo inibitório, dissuasório, esse grau de responsabilidade. Sabemos que a norma muitas vezes funciona como indutora de comportamento, sim, mas talvez não seja a norma penal.

Portanto, Ministro, já caminhando aqui para o final, sem querer trazer conteúdo jurídico, a Defensoria acredita que, do ponto de vista técnico, a decisão proferida pelo egrégio Superior Tribunal de Justiça, recentemente no

Recurso Especial 1.111.566, relatado pelo Ministro Macabul, resume a delicadeza do problema, de se mexer em tipos penais. Claramente uma inadequação técnica de atrelamento do injusto a um critério objetivo trará certamente uma frustração social em relação à efetividade da Lei 11.705. A Defensoria acredita, sim, que descabe esse atrelamento do tipo penal a um critério objetivo, na medida em que a própria jurisprudência do Supremo, quando trata do fornecimento de padrões vocais, de padrões caligráficos para perícia, quando trata da necessidade de participação ou não em reprodução simulada de fatos, no Processo Penal, entende que o direito da não incriminação não só decorre do direito ao silêncio, como é uma faceta clara do direito à ampla defesa.

Portanto, Ministro, acreditamos, sim, que é possível a proposta da construção de um tipo penal mais inteligente que não gere uma hiper expectativa na população de que o Direito Penal sozinho irá resolver o problema do trânsito, porque não irá resolver! Acredita que há caminhos inteligentes, por exemplo, a utilização de meios audiovisuais. Eu perguntaria aos policiais aqui presentes o custo de uma câmera atrelada a uma guarnição, a uma viatura policial em relação ao custo de um etilômetro certificado. Trago, Ministro, a informação que ontem confirmei com um colega que atua em Caxias do Sul, se não me engano, que passou a requerer, nos termos da própria resolução do CONTRAN, a informação do órgão de trânsito a respeito daquela aferição periódica do

etilômetro, e passou a receber sistematicamente a resposta de que não houve aferição do etilômetro anual como determina a legislação e as normas administrativas, o que gera um problema enorme, porque inevitavelmente, nesse quadro, o Poder Judiciário passa a ser compelido a absolver, o que gera uma falsa impressão da sociedade de que o Poder Judiciário é leniente, quando muitas vezes a norma é mal elaborada.

Por isso, a Associação Nacional de Defensores Públicos espera que essa audiência pública e que o julgamento dessa ação direta de inconstitucionalidade, que certamente trará efeitos para além do objeto estrito da ação, mas, sim, ajudará a construir um modelo de gestão de riscos, acredito que representantes dos Poderes Legislativo e Executivo estão muito atentos ao desdobramento dessa ação, responsável e pé no chão, que não prometa que, com varinha de condão, resolveremos um problema tão grave de saúde pública, um problema que envolve características de **nuance** cultural.

Registra ainda que a Defensoria cerra fileiras com segmentos do Estado e da sociedade civil que responsavelmente pretendem a reversão desse triste quadro de mortes no trânsito.

A Defensoria valoriza o bem "Vida" como bem supremo, acredita e deseja contribuir, no aspecto micro ou macro, na construção de um trânsito mais humano, mas também acredita na defesa e postulará pela defesa das

nossas garantias fundamentais inscritas na Constituição Federal, como o direito a não incriminação, no que tange à questão processual penal.

Muito obrigado pela atenção.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Falará, agora, o Doutor Denis Farias, Advogado e Presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil.

O SENHOR DENIS FARIAS (ADVOGADO E PRESIDENTE DA COMISSÃO DE TRÂNSITO DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux; na pessoa de Vossa Excelência eu saúdo os demais integrantes, saúdo também os meus colegas e nobres expositores que nos juntamos para, nesta Audiência Pública, formar ideias, subsídios para que Vossa Excelência tenha um julgamento mais justo e democrático na análise da ADI.

Eu também exerço a docência. E, na Faculdade de Belém, a gente sabe que o caráter interdisciplinar tem, sim, esse viés de formar um julgamento mais justo, um julgamento democrático. Realmente, a Corte está de parabéns em chamar a sociedade para, juntos, fornecer subsídios para que tenhamos um julgamento fundamentado, não só em caráter estritamente técnico-jurídico, mas técnico-científico, médico e outros vieses.

Eu quero agradecer, Excelência, ao Centro de Perícias Científicas Renato Chaves, do Estado do Pará, que foi quem me forneceu os dados para nós explanarmos as informações de caráter interdisciplinar.

Passando para o primeiro tópico que Vossa Excelência forneceu: Se a concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas gera, em qualquer pessoa, independentemente de sua compleição física, um estado de embriaguez incapacitante para a condução de um veículo.

O etanol tem a capacidade de atingir o sistema nervoso central. Então, não se tem uma taxa específica que vá produzir, dificultar a direção ao volante. Porém, nós temos estudos - eu tenho, aqui, um fornecimento bibliográfico - que, a partir de 0,3 decigramas de álcool por litro de sangue, pode causar em qualquer pessoa, independentemente da sua compleição física, independentemente da sua idade, da sua situação de saúde, uma espécie de euforia, uma espécie de irresponsabilidade, elimina a autocrítica. E é essa irresponsabilidade que tem produzido mortes, produzido assassinos em potencial no trânsito, que tem destruído famílias, que tem deixado realmente pais de filhos órfãos. Portanto, apesar de não termos dados técnico-científicos que 0,6 decigramas de álcool por litro de sangue gere uma embriaguez incapacitante, nós temos esse dado exato que, a partir de 0,3, toda pessoa que ingere o álcool, na medida em que o etanol entra no sangue, atinge o sistema nervoso central e

comece a ter essa falsa sensação de euforia, autocrítica, começa a diminuir e, portanto, vai impactar diretamente na condução de um veículo automotor. Portanto, percebemos que o caráter que a lei estabeleceu de forma objetiva - 0,6 - é um caráter razoável, é um caráter justo e que esperamos seja mantido no julgamento da ADI.

Outro ponto: Se existe alguma concentração específica de álcool por litro de sangue capaz de atestar uma embriaguez incapacitante. Como já colocamos, realmente não há dados técnico-científicos que identifiquem uma capacidade exata, porém - repetindo -, a partir de 0,3 - e a lei coloca 0,6 g/l -, portanto, temos o dobro legal de taxa para aferir a embriaguez ao volante.

Outro tópico: De que modo o aparelho conhecido como bafômetro mede a taxa de decigrama? Como já foi colocado aqui, é pelo ar alveolar. Interessante que os dados técnicos identificam que o ideal, uma vez feito o teste do bafômetro, dado positivo e havendo dúvidas, é que se dê um intervalo de quinze a vinte minutos. Esse intervalo de quinze a vinte minutos é suficiente para dirimir dúvidas a respeito da aferição da alcoolemia, da aferição de taxa de etanol no sangue. E também há dados do Inmetro que nos informam que a margem de erro é de 0,032 miligramas por litro, num desvio padrão de 0,020 miligramas por litro. Portanto, temos uma margem de confiabilidade de 95% de aferição positiva de um teste positivo de alcoolemia no sangue.

Se alguém come um bombom de um licor, ou toma um remédio com álcool, ou usa antisséptico bucal - também realmente não é crível - a taxa que pode gerar é a de 0,04 miligramas por litro em cada unidade. Portanto, para que se chegue ao limite da lei, de 0,6 decigramas, o cidadão tem que comer pelo menos uns cinquenta bombons. Então, realmente não é crível que um licor, ou bombons, venham a produzir uma capacidade de embriaguez condenável para dirigir veículo automotor.

Lamentavelmente, Excelência, enquanto Presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Pará, percebemos que vivenciamos, diariamente, o drama de famílias, drama de pessoas, de pais, de irmãos que têm sido vitimados por cidadãos condutores irresponsáveis. Os dados realmente não são animadores. E, no âmbito estadual, o meu Estado foi campeão brasileiro de mortes no trânsito.

A Lei Seca, a fiscalização que ela visa produzir, chegou tarde em meu Estado, mas as autoridades de trânsito já estão atentando e, realmente, produzindo uma fiscalização mais eficaz. Eu creio que, para enfrentar esse verdadeiro banho de sangue nas estradas, temos, aí, os seguintes vieses: educação e fiscalização, repressão e conscientização. Percebemos que onde houve uma fiscalização mais eficaz, mais rígida com relação ao teste do bafômetro, os índices de morte decaíram consideravelmente. Então, a chamada Lei Seca - como ficou

conhecida - tem um papel, um viés importantíssimo, sobretudo no que tange à fiscalização e à educação. É um mecanismo de fiscalização e educação para combater as mortes no trânsito.

Dados do INSS nos indicam que foram gastos oito bilhões, por ano, com vítimas de acidentes de trânsito, com pagamento de pensão por morte, aposentadoria, invalidez e auxílio-acidente. Dinheiro esse, Excelência, que poderia muito bem ser canalizado para outras áreas sociais que o nosso País precisa.

Nós fazemos aqui um apelo ao INSS, Excelência, que faça uma instrução, que passe uma portaria para que as Procuradorias do INSS passem a cobrar desses condutores irresponsáveis o pagamento desses oito bilhões que são gastos anualmente com pensão, pensão por morte, com internação.

Outra situação aqui, Excelência, que deixamos em caráter de protesto, como repúdio: são pessoas conhecidas nacionalmente que se furtam, que se negam a fazer o teste do bafômetro. Os dois últimos de que tivemos conhecimento pela mídia foi o Senador Aécio Neves, que se recusou a fazer o teste do bafômetro, o técnico da seleção brasileira Mano Menezes, que também se recusou a fazer. Lamentavelmente, são pessoas que formam opinião, são pessoas que deveriam dar exemplo, mas que, de fato, dão o mau exemplo. E o que se esperar do cidadão comum, como nós vimos naquele vídeo, o jovem fazendo até

um deboche da lei, não é isso? Realmente, percebemos que é uma conduta reprovável e que deveria ser seguida com bons exemplos. Que essas pessoas, sobretudo, formadoras de opinião, que tenham conhecimento em nível nacional, que tenham mídia em nível nacional, que deem exemplo, que façam o teste do bafômetro, que colaborem com a fiscalização.

Excelência, sem entrar no mérito jurídico, que este aqui não é o nosso objeto desta discussão, mas o artigo 5º da Constituição não deve servir como um escudo para proteger esses verdadeiros delinquentes. É preciso criar uma cultura de que uma arma, dirigir um veículo automotor é a mesma coisa que portar uma arma. E, dirigir de forma irresponsável, é produzir assassinos em potencial.

Muito obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Eu ia dar intervalo, mas, em razão do número de expositores, vou chamar para fazer a sua exposição agora o senhor Cássio Honorato, Promotor de Justiça, que falará pelo Ministério Público do Paraná.

O SENHOR CÁSSIO HONORATO (MINISTÉRIO PÚBLICO DO PARANÁ) - Excelentíssimo Doutor Luiz Fux, Ministro do egrégio Supremo Tribunal Federal e Relator desta Ação Direta de Inconstitucionalidade, Doutora Deborah Macedo Duprat, Excelentíssima Vice-Procuradora-Geral da República,

em nome de quem saúdo os membros do nosso Ministério Público, todos os expositores e os participantes desta audiência pública, em especial, o senhor Fernando Diniz, quem eu até há pouco não tinha visto que estava atrás da gente, e também a Doutora Vilma Leyton, com quem já tenho um contato há muito tempo, com a certeza de que a memória daqueles que se foram abruptamente arrancados ou atropelados de nossas famílias não permitirão um retrocesso no nível de segurança exigido por nossa legislação de trânsito.

Em atenção à convocação de Vossa Excelência, desloquei-me do Planalto de Curitiba em direção ao Planalto Central, com dois objetivos essenciais: trazer uma informação a respeito de um dos questionamentos feitos por Vossa Excelência e, embora tenha um caráter jurídico - até porque sou membro do Ministério Público; espero que o senhor me perdoe nesse sentido -, realizar uma afirmação muito importante que tem sido a nossa bandeira há algum tempo no sentido de que tanto o Ministério Público, como o Poder Judiciário precisam abraçar a causa do trânsito, porque nós somos *enforcements*, ou seja, um conjunto de pessoas, conjunto de órgãos que precisam agir em nome do trânsito seguro. E por que falar de trânsito seguro?

E por que falar de trânsito seguro? Porque temos a convicção de que o trânsito seguro constitui um direito fundamental, de segunda dimensão, que precisa ser reconhecido e garantido para que nós possamos proporcionar

proteção ao paradigma principal no trânsito, que é a salvaguarda do direito à vida e da incolumidade das pessoas que são colocadas em risco diariamente.

Ao início, faz-se indispensável falar do princípio essencial que rege o próprio trânsito, que é o princípio do trânsito seguro que, embora não esteja expresso em nossa Constituição, mas ele está implícito na Constituição, ele está expresso sim, logo ao início do Código de Trânsito Brasileiro, e precisa ser observado, precisa ser conhecido e, a partir dali, sim, acreditamos que teríamos um efetivo julgamento, na área de trânsito, pois lembrando Celso Antônio Bandeira de Melo, violar o princípio é muito mais grave que violar as normas. Então, necessariamente, precisamos partir da ideia do trânsito seguro. E falei há pouco da questão do paradigma, porque, hoje, fala-se no paradigma vida, porque a partir de 2004, quando a Organização Mundial de Saúde foi convocada pela ONU para assumir a matéria trânsito, dentro das Nações Unidas, o foco do trânsito mudou. Saímos da questão econômica - o controle era de uma secretaria ligada à parte econômica - e o trânsito, em nível mundial, passou a ser tratado dentro da OMS, e o paradigma mudou, a visão mudou, o princípio também precisa ser visto, enxergado de uma maneira diferente.

Então, trânsito seguro é formado pela reunião da liberdade de circulação - está no artigo 5º, inciso XV - e, principalmente, do dever do Estado em proporcionar segurança na área do trânsito, que está descrito no artigo 6º e

também no artigo 144 da nossa Constituição. Quando se fala em segurança no trânsito - e aí a expressão é do professor Tomás Cano Campos, da Universid Complutense de Madrid -, ele diz:

> *"O exercício dos direitos, entre esses a liberdade de circulação, não pode colocar em perigo a segurança e a liberdade dos demais; por conseguinte, a circulação de veículos automotores deve estar submetida a uma série de normas, que torne possível o exercício seguro desse direito, de modo que a vida e a integridade física, tanto desse condutor, como de todos os demais participantes da via, não sofra menoscabo algum. A tutela desses direitos fundamentais erige-se em objetivo prioritário e essencial de toda a norma reguladora do trânsito, deslocando para um segundo plano, a própria liberdade de circulação."*

O trânsito, então, senhor Ministro e todos os presentes, precisa ser visto, por todos nós, não só operadores do Direito, mas também participantes do fenômeno trânsito, com maior seriedade. As exposições de hoje muito bem trouxeram a maneira, ainda incorreta, como muitas pessoas olham o trânsito, ou olham com olhos de infrator, e não com olhos de *enforcement*. Nós, seja Poder Judiciário, os senhores - a maior Corte do Brasil -, nós, Ministério Público, seja na Procuradoria-Geral da República ou no Ministério Público de um dos estados, precisamos olhar o trânsito com olhos de *enforcement* e saber a quantidade de pessoas que estão morrendo, diariamente, no trânsito.

Trânsito não é o exercício de direitos individuais, é o cumprimento de deveres coletivos. Trânsito não deveria ter o conceito que tem no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro - utilização das vias públicas - e,

também não se deve falar em direito de dirigir, é licença. E é o Estado que outorga aquele que cumprir todas as regras, sim. Trânsito é participar de um movimento social de alto risco que deve ser, necessariamente, regido por uma série de regras.

O trânsito seguro, portanto, constitui um direito fundamental de segunda dimensão que impõe ao Estado, a todos, principalmente às instituições democráticas, nós, o dever de garantir esse direito e de proporcionar segurança a todos os cidadãos. Unimos, então, não só o direito à livre circulação no território nacional, mas, principalmente, o direito social à segurança e, principalmente, a ideia de que segurança é dever do Estado, mas, principalmente, direito e responsabilidade de todos e de cada um de nós.

A partir, então, desse princípio fundamental do trânsito seguro é que nós precisamos encarar as questões do trânsito, diariamente, e também exigir do Estado que traga um instrumento, ou um conjunto de instrumentos que possa fazer frente aos problemas que nós enfrentamos diariamente. Então o trânsito, as normas de trânsito também precisam ser respostas enérgicas.

Sendo, então, o trânsito seguro reconhecido como um direito humano e fundamental, cumpre ao Estado e a todas as instituições o dever de promover a segurança viária para a preservação da ordem pública e a incolumidade de todas as pessoas participantes do fenômeno trânsito. A

realização do trânsito seguro constitui dever do Estado, que precisa ser reconhecido e adotado também pelo Supremo Tribunal Federal, como guardião de nossa Constituição. E só assim teremos efetivamente proteção ao paradigma da vida e da integridade física.

Trazendo uma informação, eu não tenho a pretensão de responder a um dos questionamentos que Vossa Excelência nos fez, mas, no item terceiro, o questionamento é:

"A Lei Seca, Lei nº 11.705/2008, já trouxe benefícios concretos para a população?"

Na área médica - vários já fizeram a exposição, mas é sempre bom destacar -, a Lei Seca já foi considerada a maior revolução na saúde pública, desde a descoberta dos antibióticos e do uso universal das vacinas. Ao ler a obra do Doutor Fernando Moreira fiquei muito impressionado com essa informação, e, a partir daí, busquei até questões médicas que me pareceram essenciais para conhecer melhor e ver a minha atuação profissional, como está ligada a outros grandes ramos essenciais, lógico, a chamada interdisciplinaridade de um tema tão vasto.

Na área do Direito, outros benefícios: a identificação, não apenas como muitos ainda afirmam de um único tipo penal, de um único crime de embriaguez ao volante, que precisa necessariamente ser comprovado por

meio, ou do teste do etilômetro, ou dos exames laboratoriais. Muitas pessoas ainda não conseguiram enxergar aquele "ou" que está lá no tipo penal, desde a sua alteração em 2008, e ainda não perceberam que a embriaguez ao volante, na verdade, caracteriza dois ilícitos penais distintos: um, por conduzir o veículo com excesso de alcoolemia - e aí, sim, eu vou precisar dos meios técnicos de prova pericial ou do etilômetro para determinar a quantidade de álcool no corpo da pessoa; é o conceito de alcoolemia -, mas existe uma segunda parte no tipo penal que poucas pessoas já perceberam. Tivemos a felicidade de uma decisão, no ano de 2010 e outra no ano de 2011, junto ao Superior Tribunal de Justiça, em que a segunda, com certeza, do Doutor Gilson Dipp, em que ele observou aquele "ou", identificou distintos crimes de embriaguez com distintos meios de prova. Não há como provar a influência apenas por uma determinada maneira, ou apenas pelo teste do etilômetro, mas sim trazendo outros, exames clínicos e outros tantos meios, inclusive os documentos que são feitos pela autoridade de trânsito e por seus agentes no próprio local do fato, chamado inclusive de Auto de Sinais de Constatação, previsto na Resolução 206 do Conselho Nacional de Trânsito.

No panorama mundial, qual é a situação da questão da embriaguez ao volante hoje? A identificação da embriaguez ao volante como ilícito criminal, dois ilícitos penais, aliás, e a proibição de venda de bebidas alcóolicas em rodovias vão ao encontro, estão conjugadas, reúnem-se com a

orientação das Nações Unidas, que reconheceu no ano de 2003, a partir de informações trazidas pela Organização Mundial de Saúde, uma grave crise de saúde pública. Então, com base nessa informação ou nesse informe mundial da OMS, foram identificados quatro fatores essenciais de risco para a segurança viária: primeiro, velocidade inadequada ou excessiva; segundo, a embriaguez ao volante, que é exatamente o tema desta audiência pública; terceiro, não uso do cinto de segurança ou de equipamento de retenção para crianças; e quarto, a falta do uso do capacete de segurança.

Como se percebe, a proibição de venda de bebidas alcóolicas em rodovias e a criminalização da embriaguez ao volante constituem dever ou deveres do Estado para a concretização dos objetivos que o nosso Estado, que o nosso País assumiu perante as Nações Unidas, principalmente no período em que estamos tentando realizar, concretizar, efetivar a chamada "década mundial de ações para a segurança viária".

Retroceder, permitir a declaração de inconstitucionalidade dessa Lei, ou permitir que níveis inferiores de segurança viária sejam admitidos, não poderia ser feita em razão da proibição chamada proibição do retrocesso social.

Então, se queremos evoluir vamos ter que abraçar o trânsito como um direito fundamental de segunda dimensão e, principalmente, afastar de

cada um de nós a visão do trânsito como infratores e passarmos a entender trânsito ou ver trânsito através dos olhos do *enforcement.*

Senhor Ministro-Relator, demais participantes desta audiência pública, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4.103, poderá assumir uma importante função como agente do esforço legal para realização do trânsito seguro, declarando a segurança viária como um direito fundamental de segunda dimensão e reconhecendo a Lei Seca e também suas sucessoras como instrumento hábil à proteção do direito à vida de modo a evitar os riscos que nós vemos diariamente.

Rogo a Deus, então, que ilumine a decisão dos Senhores, dos demais Ministros desta Casa para que possamos, realmente, vivenciar no futuro um trânsito mais humano e bem mais seguro.

Obrigado.

*****

NÚMERO 1

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

(SEGUNDO DIA - 14/05/12 - SEGUNDA PARTE)

O SENHOR MESTRE DE CERIMÔNIAS - Em continuidade à Audiência Pública sobre a Lei Seca, solicitamos aos expositores que tomem seus lugares e a todos os presentes que fiquem em pé para receber o Senhor Ministro Luiz Fux para dar sequência aos trabalhos.

NÚMERO 2

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Podemos sentar. Agora passo a palavra ao Doutor Marcos Bessa, Conselheiro do Conselho Regional de Medicina do Paraná, para a sua exposição.

O SENHOR DOUTOR MARCOS BESSA (CONSELHEIRO DO CRM/PR) - Boa tarde, Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, Excelentíssima Dra. Deborah Duprat, Vice-Procuradora-Geral da República, demais autoridades presentes, colegas expositores, senhoras e senhores.

Esta audiência é um magnífico exemplo das conquistas democráticas de nós brasileiros e da refinada sensibilidade da nossa Suprema Corte. Por isso, agradeço a honra de estar aqui participando, especialmente por representar o Conselho Regional de Medicina do Paraná, uma entidade que preza pela defesa da ética, na sociedade, da saúde pública.

Sou médico psiquiatra, mas falo também como pai de dois jovens e como médico do Hospital Infantil Pequeno Príncipe de Curitiba. Portanto, alguém fortemente relacionado à população mais vitimada pelos desastres de trânsito no Brasil: os jovens entre quinze e vinte e quatro anos. Afirmo o desastre, como poderia também afirmar tragédia, pois a maioria desses eventos não são acidentes nem fatalidades. Pelo contrário, são situações preveníveis e evitáveis em sua maioria. Inclusive, porque, em nosso país, as pessoas não bebem apenas por um desejo espontâneo, mas são muito estimuladas pela propaganda permanente, vinte e quatro horas por dia, para que bebam.

Atendo também vítimas e causadores desses eventos e de seus familiares. Todos cujas vidas são profundamente marcadas e modificadas por tais tragédias. Falo a partir de uma perspectiva ética, humana, científica e da defesa da saúde pública. E é nessas dimensões que esta discussão deve ser tratada.

O questionamento da constitucionalidade da Lei nº 11.705 estabelece uma polêmica que contrapõe os interesses comerciais aos da saúde

pública; e os direitos individuais aos da sociedade e do bem comum. A rigor, trata-se de discutir que tipo de sociedade queremos construir, para nós e para nossos filhos.

A licitude da comercialização das bebidas alcoólicas e a publicidade exagerada e desregulamentada, como acontece em nosso país, criam uma falsa percepção de que as bebidas alcoólicas, as cervejas em particular, são inofensivas. Ledo engano. Há muito a ciência demonstrou que o etanol, presente nas bebidas, não é uma substância inofensiva. Ao contrário, como já foi muito bem demonstrado hoje, é uma potente droga psicoativa que provoca, em qualquer quantidade, e intensidade proporcional e progressiva à sua ingestão, modificações no sistema nervoso central, com repercussões em todo o organismo. Afeta todas as funções cognitivas, como a atenção, a memória, as funções motoras, como os movimentos, a coordenação, os reflexos e as capacidades auditivas e visuais. Leva também a modificações da fala, do equilíbrio, das emoções e do comportamento, ocasionando estados de inibição e euforia, liberando a censura, a falsa segurança e a agressividade, que pode atingir graus extremos, como provam as estatísticas, relacionando o uso do álcool à violência doméstica e à criminalidade em geral, não só aos acidentes de trânsito.

É, portanto, uma poderosa droga que prejudica todas as funções intelectuais, emocionais e motoras, necessárias para que se possa dirigir automóveis com segurança.

É uma droga com um potencial tão destrutivo, que pode ocasionar gravíssimas repercussões no desenvolvimento dos fetos, caso as mães ingiram bebidas alcoólicas durante a gestação, podendo provocar a síndrome alcoólica fetal. As crianças que nascem com tal síndrome têm baixo peso, baixa estatura, nascem com microencefalia, más formações cardíacas e renais, além do **deficit** cognitivo, o retardo mental, condenando-as para o resto de suas vidas e condenando as suas famílias também. Mas, infelizmente, essas informações são sonegadas nas glamorosas propagandas das cervejas e das outras bebidas.

Se as bebidas alcóolicas que alteram o comportamento em nosso metabolismo, é evidente que as condições do seu uso e comercialização devem ser regulamentadas com rigor. Basta dizer que, com a ingestão apenas de uma dose da bebida, como uma lata de cerveja, aumenta o risco de acidentes em uma vez e meia; dobra após duas doses, e eleva-se em dez vezes depois do consumo de cinco doses de bebida alcoólica.

É por isso que nós, médicos, defendemos que o motorista deve apresentar índice zero de alcoolemia, principalmente porque essa é uma medida de prevenção totalmente eficaz. Destaco que esse é um conhecimento científico

tão objetivo quanto o de sabermos que as vacinas previnem doenças e evitam mortes, e, no entanto, as vacinas também já foram combatidas, como nós sabemos, pelos exemplos da história. O fato de a lei autorizar o consumo de álcool não significa que ela, igualmente, autoriza que o consumidor de álcool exerça as atividades que bem entender quando estiver alcoolizado. Quem de nós ficaria tranquilo se soubesse que o médico que vai nos operar acabou de beber uma lata de cerveja antes da operação? Ou que o piloto de avião que vamos viajar acaba de ingerir uma cervejinha para relaxar um pouco antes da decolagem? Ou se soubesse que o motorista do transporte escolar fez um *happy hour* e aproveitou o incentivo do segundo chope grátis para beber antes de buscar as nossas crianças no colégio.

Não faz sentido, portanto, se um cirurgião, ou um piloto de avião, ou um motorista de transporte escolar recusar-se a não provar que está alcoolizado. Dirigir um automóvel não é uma atividade banal e simples, envolve, como sabemos, uma série de habilidades e funções complexas, tanto é assim que, na fórmula 1, esporte que exige altíssimo grau de concentração e condição física e emocional, alguém, aqui, sonharia que uma equipe qualquer permitiria que um de seus pilotos participasse de uma prova após ingerir uma simples lata de cerveja? No entanto, a indústria das bebidas mobiliza toda a sua influência, dispondo do seu poderio econômico e da propaganda, para tentar convencer-nos

que o álcool é uma droga natural, estimuladora da alegria, do prazer, da diversão inocente, ou seja, do lado solar da via. Parece-nos evidente que a indústria do álcool e os seus representantes travestem-se de paladinos dos direitos e liberdades individuais, quando na verdade distorcem a realidade e sonegam informações no intuito exclusivo de defender seus lucros. No Brasil, a publicidade da cerveja procura convencer a opinião pública de que é quase impossível a diversão se ela não estiver associada à bebida, de que beber é uma atividade puramente recreacional, quase obrigatória, que não envolve riscos, e, assim, de que o ato de beber não deve sofrer nenhuma restrição.

Façamos um contraponto. Nos Estados Unidos, país de sólida história democrática, árduo defensor do liberalismo econômico e dos direitos individuais, haja vista a famosa Primeira Emenda Constitucional, entende que dirigir automóvel não é um direito, mas um privilégio, concedido pelo Estado aos cidadãos que estejam capacitados a obtê-lo. Tais cidadãos submetem-se a todas as obrigações e responsabilidades resultantes desse privilégio, uma das mais simples é a de não dirigir sob o efeito de qualquer bebida alcoólica, e de submeter-se a todos os testes ordenados pela polícia ou pela justiça, a fim de provar o seu nível alcoólico sanguíneo, dentre eles, o uso do etilômetro. Inclusive, nos Estados Unidos, as pessoas não possuem nem o direito de ingerir bebida alcoólica nas ruas. E, nos Estados Unidos, também, muitos de vocês devem se lembrar, que as

filhas do ex-presidente George W. Bush, no início do seu primeiro mandato, foram presas, por que? Elas cometeram o crime, pasmem, nós brasileiros, porque elas foram encontradas ingerindo bebidas alcoólicas, elas eram menores de 21 anos de idade, mesmo sendo filhas do Presidente da República dos Estados Unidos, elas foram punidas por tal infração, que a nós parece alguma coisa totalmente banal.

Na mesma direção caminham outros países democráticos defensores de uma ordem social justa, tais como Dinamarca, Suécia, Noruega, Austrália e tantos outros. Cabe ressaltar que esses países exercem outras medidas draconianas em relação às bebidas alcoólicas, como por exemplo, na política de preços, limite na idade de vendas para menores de 21 anos, controle da propaganda e forte fiscalização e punição aos comerciantes que vendem bebidas a pessoas muito alcoolizadas e aos menores de idade. Ou seja, a mesma indústria do álcool, que no Brasil questiona a constitucionalidade da Lei nº 11.705, não ousa questionar a constitucionalidade daqueles países, que estabelecem um controle ainda mais rígido quanto a dirigir e consumir álcool, e pune sem privilégios econômicos ou sociais a todos os infratores.

As pesquisas e trabalhos científicos realizados no Brasil, como o primeiro levantamento nacional sobre padrões de consumo de álcool na população brasileira, coordenado pelo doutor Ronaldo Laranjeira, da

Universidade Federal do Estado de São Paulo, apontam que é, também, esse entendimento da nossa população, que almeja uma fiscalização permanente e eficiente para prevenir e evitar o dirigir alcoolizado e punir severamente os infratores. Nossa população percebe que o direito à saúde e à segurança individual e coletiva não pode ser preterido pelo desejo individual, melhor dizendo, individualista, de beber e dirigir, nem pode ser considerado menos relevante que os interesses das indústrias de cerveja e outras bebidas ou de seus comerciantes.

A Lei nº 11.705 não é uma Lei Seca, não proíbe a comercialização ou consumo de bebidas, não fere o desejo de ninguém ingerir bebidas. A lei apenas estabelece as condições de proteção desse indivíduo e das outras pessoas, que possuímos o direito de caminhar pelas calçadas ou transitar pelas vias públicas com segurança, sem correrrmos o enorme risco de sermos vítimas das estatísticas com números astronômicos, relacionados aos desastres de automóveis, associados, em grande parte, à ingestão de bebidas alcóolicas, como, por exemplo, a cerveja.

Como já muitos dados que eu citaria foram brilhantemente apresentados pelos meus colegas, o Doutor Flávio Emir Adura, da Abramet, e do Doutor Flávio Pechansky, aqui representando a cidade, destacarei apenas alguns. Já foi falado em torno de 50 (cinquenta) mil mortes ao ano relacionadas ao uso do

álcool. O Ministério da Saúde indica que nós temos, no Brasil, em torno de 145 (cento e quarenta e cinco) mil internações hospitalares, quase 40% dos leitos das UTIs e 35% dos leitos hospitalares, dos pronto-socorros, são ocupados por pessoas vítimas do trânsito. Isso levou o Sistema Único de Saúde a despender em torno de R$ 190.000.000,00 (cento e noventa milhões de reais) apenas em 2010. Quem, como eu, trabalha em hospital sem fins lucrativos, sabe o significado que esse volume de recursos teria se fossem aplicados para a melhoria da assistência à saúde de toda a população, que é um dos grandes males que todos nós vivemos, que é o subfinanciamento da educação e também da saúde. Todo esse dinheiro está sendo drenado para situações que são totalmente preveníveis.

Em relação aos benefícios da Lei nº 11.705/2008, não vou me estender, já foi bastante bem apresentado pelo Doutor Flávio Pechansky. Então estes são apenas resumos dos argumentos a favor da saúde pública.

Quero, agora, me voltar para o ponto de vista da ética médica. Deste ponto de vista também não se sustenta o sofisma dos que afirmam que a lei é autoritária e que fere o direito de o indivíduo não produzir provas contra si. Primeiro porque toda lei impõe um limite, uma restrição de algum tipo. A sociedade, desde os seus primórdios, estabelece regras e leis para harmonizar os conflitos entre os diversos interesses individuais, evitando que tais contendas sejam resolvidas apenas pela violência, pondo em risco os indivíduos e a própria

coletividade. Ou seja, os desejos individuais devem ser subordinados aos interesses maiores da convivência social, como, por exemplo, da saúde pública. Quanto mais desenvolvida a democracia, mais o bem comum é o parâmetro fundamental das leis. Se uma pessoa alcoolizada, perambulando pelas ruas, pode ser vítima ou causadora de desastres no trânsito, mais ainda o motorista alcoolizado. Portanto, a lei não restringe, mas ao contrário, garante um direito, o da proteção à vida.

Ressalto outro aspecto importante da Lei nº 11.705/2008, ela determina que os estabelecimentos comerciais que vendam ou ofereçam bebidas alcoólicas, estampem no recinto aviso de que constitui crime dirigir sob a influência do álcool. Tais estabelecimentos, muitos dos quais integrantes das associações, autoras dessa Ação Declaratória de Inconstitucionalidade, não têm cumprido essa determinação. Basta nós entrarmos em bares e restaurantes pelo Brasil afora. As medidas estabelecidas pela lei cumprem uma função social relevante de promoção, de transformações culturais e de hábitos, e de valorização da vida e da responsabilidade dos indivíduos. A história recente do Brasil mostra que podemos vencer tais resistências culturais e econômicas.

O uso de cinto de segurança é hoje uma realidade e as mudanças nos hábitos de fumar também sofreram uma revolução, apesar de toda pressão contrária da indústria do tabaco, reduziu-se o número de fumantes,

proibiu-se a propaganda de cigarros e limitaram-se as condições dos que os dependentes de cigarro podem fumar. É claro, aqui, prevaleceu a lógica do bem comum sobre os interesses particulares. Já foi citado que se hoje nos causa espanto que as pessoas podiam fumar nos aviões, nos ônibus - pasmem! -, nas salas de aulas e nos hospitais, acredito que em pouco tempo também nos causará espanto saber que hoje algumas pessoas defendem o suposto direito de dirigir alcoolizado.

Nós, médicos, lutamos e defendemos para que a vida seja o primeiro dos direitos fundamentais. A liberdade é um direito condicionado à responsabilidade exigida do sujeito que a exerce. A lei não reconhece a liberdade para matar ou fraudar. Da mesma forma, dirigir um veículo é um direito condicionado ao cumprimento dos requisitos legais, entre os quais, o teste do bafômetro, que, tal como o exame oftalmológico, ou a apresentação da carteira nacional de habilitação, afere se o motorista apresenta condições para dirigir. Seria muito interessante alguém se recusar a fazer o exame oftalmológico ou se recusar a apresentar a carteira nacional de habilitação.

A Constituição não garante a ninguém o direito de dirigir, menos ainda de dirigir sob o efeito do álcool, mas garante incondicionalmente o direito à vida, à segurança, à integridade física e o direito de escolha profissional. Esses direitos são ameaçados por quem dirige alcoolizado e são destruídos

quando uma pessoa adquire alguma limitação física ou mental quando é vitimada por um motorista alcoolizado. A falta de argumentos consistentes leva as pessoas a recorrerem a argumentos jurídico formais, nós, médicos e a população, sabemos ponderar o valor da vida em contraposição ao direito do motorista de não se submeter ao etilômetro.

Com todo o respeito, comparar os impactos e a dimensão social da direção irresponsável ilícita a um direito supostamente fundamental de eximir-se do dever de demonstrar que se está em condições de dirigir chega a ser ridículo, uma falácia de quem não possui argumentos reais e busca desviar o centro da discussão.

Uma democracia plena não admite que o indivíduo haja somente segundo seus desejos, ou que o Estado seja impedido de garantir os direitos legítimos dos seus cidadãos, dentre eles, o da vida e o da saúde.

Muito obrigado.

# # #

NÚMERO 3

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Passo a palavra agora a senhora Karine Winter, coordenadora de educação para o trânsito da Fumtram.

A SENHORA KARINE WINTER (COORDENADORA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO DA FUMTRAM) - Boa-tarde a todos! Boa-tarde ao Excelentíssimo Ministro Luiz Fux, à Excelentíssima Vice-Procuradora-Geral da República, Senhora Deborah Duprat, e os demais presentes.

O meu nome é Karine, eu sou pedagoga, especialista em trânsito, venho de Balneário Camboriú, Santa Catarina, atuo como coordenadora no setor de educação para o trânsito do órgão gestor municipal de trânsito.

Eu gostaria de fazer aqui dois apontamentos, se me permite o Ministro, a primeira é a de que os questionamentos elaborados pelo senhor serão respondidos nas entrelinhas da minha apresentação. E, segundo, Senhor Ministro, que eu estarei despojada de qualquer linguagem técnica, até porque eu venho representar a parte educativa, e vou falar prioritariamente sobre comportamento.

Alguns números, aqui, já foram citados pelos colegas em relação às quarenta mil mortes no trânsito anualmente; setenta por cento dessas mortes têm como fator causador a questão da ingestão da bebida alcoólica aliada à direção veicula. Sabemos que esse número é extremamente monstruoso, porém

me parece que só nos atentamos para isso quando a coisa está muito próxima a nós, ou seja, quando acontece com algum familiar ou com algum amigo muito próximo. Até então me parece que a grama do vizinho é mais verde e não vai acontecer nada conosco.

Falando em comportamento, cabe lembrar aqui que todas as discussões feitas no STF, prioritariamente, Senhor Ministro, devem ser feitas a partir da conduta de cada um de nós, nós somos formadores de opinião e eu percebo que muitas vezes nós acabamos jogando para o outro e para a sociedade - lembrando que a sociedade somos nós.

E, aí, eu vou tocar no assunto, que alguém falou anteriormente, em relação ao uso do cinto de segurança, eu sei que não é o tema, mas para que nós possamos entender. A cultura do uso do cinto de segurança, e aí eu pergunto aos senhores e às senhoras presentes aqui quem é que faz uso do cinto de segurança no banco de trás do seu veículo ou exige sempre que se faça o uso. Nós temos que atentar para a questão de comportamento, que vai muito além da parte técnica, se nós construímos uma cultura do uso do cinto de segurança, não vamos pensar que esta cultura já está pronta, porque não está, a maioria de nós não faz o uso. E aí eu me remeto à questão do álcool, estamos falando da sociedade, a sociedade somos nós, quem de nós, aqui, em algum momento, não ingeriu bebida alcoólica no seu almoço familiar no domingo e acabou indo para casa dirigindo o

seu veículo. Cabe lembrar, nós temos que, primeiro, refletir a nós mesmos para que possamos passar isso para a sociedade.

Porém essa guerra que mata, como todos já bem colocaram, uma grande parte dos nossos jovens, entre 20 e 39 anos, que são os mais atingidos, infelizmente, acabam ceifando vidas, não podem ser jogados à sociedade. Mas, sim, a nós, porque nós fazemos parte dessa sociedade. A correria do dia a dia, a pressa, a falta de tempo são apenas alguns dos fatores que costumeiramente são citados para justificar a nossa intolerância, a nossa falta de educação no trânsito e a falta do cumprimento dessas leis, porque nós temos um Código de Trânsito dos mais modernos do mundo; porém, nós sabemos que a sua aplicação ainda precisa ser muito bem trabalhada. É a história do tal do "jeitinho brasileiro": o outro sempre aparece como sendo o culpado e o causador. E nós? E nós, que estamos aqui discutindo? Vamos trazer isso para a nossa realidade. E aí não é raro nós ouvirmos a justificativa das pessoas: "Ah, eu sei que não podia estacionar naquele local, mas estacionei". "Eu sei que não podia beber, mas foi só uma latinha". "Aliás, eu dirijo melhor depois que eu ingeri umas duas ou três latinhas de cerveja". E aí? O que estamos nós fazendo perante a sociedade, sendo que também somos formadores de opinião? Cabe refletir. As pessoas usam sempre o tal do "jeitinho brasileiro" para tentar justificar um ato incorreto. É aquela história: "Eu parei ali, foi só um pouquinho". E aí eu costumo dizer: Eu posso matar o fulano

ou o beltrano só um pouquinho? Eu posso dar só meio "tirinho"? E aí eu respondo nas entrelinhas, Senhor Ministro: A tolerância tem que ser zero.

Supostamente, se todo condutor habilitado recebeu os ensinamentos básicos relativos à Lei de Trânsito, por que não cumpre? Eu imagino que a maioria dos que estão aqui presentes são condutores. Por que nós não cumprimos, se nós temos sim a parte teórica e prática nos CFCs, nas autoescolas? Por que nós colocamos a nossa segurança e a dos demais em risco? Porque o cumprir passa pela questão de comportamento, e o comportamento tem a ver com a formação, com o caráter, com os princípios e com os valores. São aqueles valores que vêm de berço, da educação implantada no seio familiar. Será que nós estamos ensinando integridade, boa conduta, princípios e valores às nossas crianças, aos jovens e aos adultos também? Porque, quando falamos em educação para o trânsito, parece-me que nos remetemos ainda a ensinar: vire à direita, vire à esquerda, pare, atravesse na faixa para as crianças. E a educação para o trânsito não é isso. É ensinar para a cidadania. E aí nós ficamos, na parte da educação para o trânsito, num jogo de empurra-empurra: "O problema é da família, que não educou". "Ah, o problema é da escola, que não está dando educação para o trânsito desde a pré-escola, que deveria estar ensinando as regras". E aí tem mais: nós ainda imputamos às crianças o fato de elas terem de ser os agentes fiscalizadores: "Vamos ensinar as crianças, porque daí elas vão

cobrar dos adultos". "Pai, usa o cinto. Pai, não passe no sinal vermelho". Inversão de valores, me parece. Não são os adultos que devem educar as crianças? Que sociedade nós estamos formando através do nosso exemplo? Por isso que falo aqui veementemente em relação a verificarmos as nossas condutas pessoais.

Uma coisa é certa: a primeira instituição que é responsável pela educação de uma criança é a família, e se nesse grupo ela não encontrar exemplos de boa conduta, de caráter, de atitudes corretas, com toda certeza nós não podemos esperar que ela se transforme num adulto com comportamentos coerentes. Cabe lembrar que muitas crianças já iniciam a ingestão de bebidas alcoólicas extremamente cedo, já na primeira infância.

E eu trago aí uma contribuição do biólogo e educador Jean Piaget, que trouxe importantes contribuições para a educação. Ele diz - e aí eu vou fazer uma analogia com a ingestão do álcool e a direção: Piaget diz que a aprendizagem deve preparar as pessoas para a autonomia no trânsito. No início, a inteligência do bebê está calcada nas ações motoras, centradas no próprio indivíduo. Tanto é que o bebê não tem noção: ele chora se ele está com fome, se ele tem alguma necessidade; ele chora para que isso seja satisfeito. Então, é uma relação egocêntrica, de si para si mesmo; é a fase chamada de anomia, que é caracterizada pela ausência de regras - e parece que nós adultos, muitos de nós ainda estamos na fase da anomia: não percebemos as regras. E aí eu me volto à

questão da legalidade da Lei Seca. Parece que muitos de nós ignoramos que ela existe. À medida em que cresce, a criança percebe no outro a necessidade de seguir regras inerentes ao convívio social. Então ocorre o deslocamento do eixo de suas relações de si para o outro. E aí é a fase da heteronomia. E se nós formos trazer isso para a idade adulta é aquela fase em que eu vou respeitar as regras de trânsito, porque tem um agente fiscalizador para me fiscalizar, me autuar e me punir. Parece que nós só vamos cumprir o que é necessário ser feito porque vamos ser fiscalizados? Que cultura nós construímos? E o que nós estamos repassando para as nossas crianças?

Depois dessa fase, nós entramos na fase em que o indivíduo já consegue pensar que precisa respeitar as regras para a preservação da sua segurança. E trazendo isso para a questão de trânsito, do álcool e direção, ele já entende, sim, que precisa respeitar, não porque será punido, não porque estará transgredindo a lei, caso venha a beber e dirigir, mas, sim, porque está preservando a sua vida e a sua segurança. E é para isso que nós temos que educar; e é para isso que nós temos que nos autoeducarmos, para a autonomia, para o respeito das regras e das leis, sim, para preservação da vida, e não somente porque seremos punidos e fiscalizados.

Portanto, Senhor Ministro, eu creio que o endurecimento da Lei nº 11.705 se faz necessária, sim, para que a mesma seja um fator limitador para as

condutas inadequadas de quem, ainda, insiste em aliar álcool e direção, provocando tragédias, ceifando vidas.

Chamou-me a atenção que não foi falado, ainda, de todos os que ficam sequelados, que ficam incapacitados para a convivência na sociedade, porque ficam limitados, muitas vezes, para a vida ativa através do trabalho, enfim, nós sabemos muito bem quais são essas sequelas, porque convivemos no dia a dia, muitas vezes, com pessoas que têm algumas dificuldades e algumas limitações que são decorrentes dos acidentes pela ingestão de álcool e direção.

Nós defendemos a alcoolemia zero, sim, Senhor Ministro. Pensamos que temos a necessidade de limitarmos a venda das bebidas alcoólicas nos entornos das rodovias, sim, porque, muito bem, alguém falou aqui, que se tivermos o incentivo, o consumo será maior. E se nós pudermos apenas salvar uma vida sequer, já terá valido a pena.

Os interesses da coletividade precisam se sobrepor aos interesses individuais. A ingestão de bebidas alcoólicas não é proibida, como todos falaram aqui. O que não podemos admitir nem permitir é que muitos continuem perdendo a sua vida no trânsito, por consequência da irresponsabilidade e da negligência de quem alia bebida e direção.

Além do endurecimento da lei, Senhor Ministro, nós defendemos uma fiscalização efetiva, campanhas educativas e informativas,

desde que elas sejam contínuas e permanentes, que venham disseminar a cultura da segurança e mudar comportamentos. Ou seja, precisamos daquela educação que seja capaz de mudar comportamentos, transformar atitudes inadequadas em condutas permeadas pela gentileza, pela colaboração, pela tolerância e pelo respeito à vida, pela vida do outro e de si mesmo no trânsito. Isso tem uma estreita relação com o não dirigir sob influência de álcool.

###

NÚMERO 4

PRIMEIRA TURMA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

AUDIÊNCIA PÚBLICA

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Passo a palavra agora ao Major Marco Andrade, coordenador-geral da Operação Lei Seca do Rio de Janeiro, e à senhora Elaine Cristina, servidora da operação Lei Seca do Rio de Janeiro, que, imagino, devam dividir o prazo da exposição.

O SENHOR MAJOR MARCO ANDRADE (COORDENADOR-GERAL DA OPERAÇÃO LEI SECA DO RIO DE JANEIRO) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, Excelentíssima Senhora Doutora Deborah Duprat, Vice-procuradora Geral da República, senhores expositores e

participantes desta audiência pública, demais autoridades, senhoras e senhores, boa noite.

Primeiro, eu gostaria de agradecer a oportunidade, o Governo do Estado do Rio de Janeiro poder estar aqui, participando, efetivamente, da audiência pública e trazer essa grande contribuição à sociedade brasileira.

Inicialmente, apresento alguns dados, já discutidos e apresentados por vários colegas expositores, sobre o cenário no mundo, no Brasil, e não diferente, no Estado do Rio de Janeiro.

Diante dessa realidade tão dura e do clamor social, o Governo Fluminense implementa, em março de 2009, uma política pública de governo, chamada Operação Lei Seca, com o único e específico objetivo: salvar vidas no trânsito e mudar essa realidade tão drástica que acompanha o nosso Brasil.

A política pública de governo é estruturada com o Estado do Rio de Janeiro, promovendo a integração entre três órgãos da sua estrutura de governo: A Secretaria de Governo, a Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro e o Detran. Os três órgãos juntos atuam para fazer acontecer na prática a Operação Lei Seca e trazer a transparência necessária das nossas ações junto à sociedade fluminense. Contamos ainda com a participação das Guardas Municipais e, na capital, com a Companhia de Engenharia de Tráfego.

E como encarar esse grande desafio? Antes de mais nada, é preciso lembrar que trabalhar com educação e conscientização do trânsito é nossa principal missão. Para isso, a Operação Lei Seca, desde o seu início, desde o seu nascedouro, foi estruturada em dois grandes pilares: o pilar da educação ou prevenção, ou conscientização da sociedade, o pilar da fiscalização, que caminham paralelos e têm igual importância para fazer funcionar aquilo que a gente tem no nosso Estado que chamamos de Operação Lei Seca.

O primeiro pilar de não menor importância, o pilar da educação, da conscientização ou da prevenção. Na verdade, o que buscamos com isso? Mudar a percepção da sociedade com relação à questão. Realizamos 37 (trinta e sete) ações semanais, e essas ações são realizadas por quem? Vítimas de acidentes de trânsito. Está aqui ao meu lado a Elaine. Elaine é vítima do trânsito; é vítima do motorista que dirigia sob influência do álcool, que veio a colidir frontalmente com o seu veículo. Elaine tinha 26 (vinte e seis) anos de idade e tem a sua vida mudada drasticamente. Nossos 33 (trinta e três) funcionários são os responsáveis de, sim, impactar a sociedade para mostrar que o perigo no trânsito, da mistura álcool e direção, existe, ele é real, é possível de acontecer. E essas ações são realizadas diariamente, de domingo a domingo, em bares, nas vias, nas universidades, com palestras, nas escolas, com palestras, e em empresas também realizando palestras. Atreladas a isso, a grandes campanhas publicitárias,

comerciais de televisão, comerciais de rádio, *outdoors* nas ruas, envelopamento dos veículos de transportes da cidade, metrôs, ônibus, barcas, com o único objetivo de mostrar à sociedade a necessidade de mudar os seus atos e contribuir para que possamos todos tornar o trânsito mais seguro.

O resultado alcançado dessas ações de prevenção realizadas mensalmente tem o alcance de 60.000 pessoas; 60.000 pessoas recebem nossos adesivos, nossos panfletos, ou conversa com os nossos cadeirantes, nos grandes eventos realizados na sociedade.

Eu queria destacar, até para fazer um contraponto do que já ouvi aqui, durante a audiência pública. Na capital do meu Estado, os bares inserem os nossos panfletos da Operação Lei Seca nas suas contas. Vários bares inserem nos seus cardápios os nossos adesivos. Vários bares promoveram a adaptação necessária para a acessibilidade dos nossos cadeirantes quando vão realizar o trabalho dentro dos bares. Ou seja, é possível, sim, a convivência. Ninguém aqui é contra a bebida. A questão é preservar a vida. É possível voltar para casa seguro, escolhendo o "amigo da vez" o "amigo da rodada", usando um transporte coletivo alternativo. O importante é a gente continuar preservando a vida.

E, aí, podemos ver algumas imagens dessas ações de prevenção realizadas. E a gente pode destacar. Temos ali um cadeirante trabalhando nos

bares, conversando com as pessoas; a imagem do "Rock in Rio", o maior evento de Rock realizado no nosso País, do ano passado, que a Lei Seca estava presente; Carnaval, na Marquês de Sapucaí - Carnaval conhecido internacionalmente -, e a Operação Lei Seca se faz presente, realizando as ações de prevenção para as pessoas; as palestras realizadas em escolas - temos ali uma palestra realizada em empresa. Gostaria de destacar: aquela imagem da palestra realizada na empresa é exatamente na Ambev. E eu já fui pessoalmente quatro vezes à Ambev realizar palestrar para os seus funcionários, porque é importante que a gente consiga conversar e caminhar juntos por uma sociedade mais segura. Na parte debaixo, destaco um balão de balonismo que usamos durante o período de festas do ano passado, entre o Natal e o Ano-Novo, e no grande *réveillon* de Copacabana, que tinham 2 milhões de pessoas assistindo; o balão que é símbolo da Operação Lei Seca, no nosso Estado - estava lá presente no alto, na virada do Ano, para lembrar às pessoas que era importante comemorar, era importante se divertir, mas era importante voltar para casa vivo, com os nossos sonhos podendo ser realizados.

O nosso pilar da fiscalização, a fiscalização se faz presente sim rotineiramente, cotidianamente, de forma bem significativa. Realizamos ações todos os dias da semana, de domingo a domingo, são 47 **blitze** e ao final do mês temos o alcance de 30.000 veículos fiscalizados.

Eu gostaria de fazer o contraponto à imagem que eu apresentei anteriormente, eu disse aos senhores que nós abordamos, nas ações de educação e prevenção, 60.000 pessoas. Nas ações de fiscalização, fiscalizamos 30.000 veículos, ou seja, 90.000 pessoas recebem diretamente ações e informações da Operação Lei Seca dentro do nosso Estado. E outra coisa que eu gostaria de destacar também, com relação as minhas ações de fiscalização, que foi colocado aqui, abordado por alguns apresentadores, na Operação Lei Seca no Estado do Rio de Janeiro, o certificado do etinômetro, devidamente aferido pelo INMETRO, está pendurado na frente da tenda da operação, ou seja, todo cidadão, quando vai ser submetido à fiscalização, ele tem direito e quase que esbarra ao realizar o teste do etinômetro, esbarra com a sua cabeça no certificado preso e afixado junto a tenda. É a transparência das nossas ações junto à sociedade que, lembrando, ninguém aqui tem o prazer de punir ninguém, o que a gente quer realmente é salvar vidas.

Resultado das ações de fiscalização realizadas desde de março de 2009 até a madrugada de 10 de maio, nossa última sexta-feira, nós já abordamos aproximadamente 760.000 veículos. De todos os números apresentados, o que eu gosto de destacar é o último, casos de alcoolemia, foram 63.796 motoristas que foram retirados efetivamente das ruas porque foram flagrados dirigindo sob a influência de álcool; 63.000 motoristas que poderiam, no quarteirão seguinte, provocar e se envolver no acidente de trânsito. E aí, quando

falar de número de vítimas, quantas vítimas poderiam ser ocasionadas se esses motoristas continuassem suas viagens. E gosto muito, ainda, desse número, porque se a gente comparar esse número à realidade lá de cima, do número de veículos fiscalizados, a gente pode identificar que eles representam 8,4% dos números de veículos fiscalizados na prática. No início das nossas operações, esse percentual era de aproximadamente 30%.

A gente pode dizer que ao longo desses três anos, a Operação Lei Seca vem cumprindo o seu papel, vem salvando vidas, e a sociedade tem mudado seus hábitos, e é exatamente isso que a gente espera, é exatamente para isso que a gente continua trabalhando diariamente.

Resultado de todo esse trabalho de prevenção, desse trabalho de fiscalização ao longo dos 3 anos no nosso Estado. Já foi apresentado aqui, por outros apresentadores, os resultados com a entrada da Lei nº 11.705, em 2008 em vigor. Nós podemos observar que depois que ela entra em vigor com a operacionalização da Lei, ou seja, com a Política Pública de Governo colocando a Lei em prática, os resultados ainda foram mais significativos. A redução da taxa de mortos a cada 10.000 veículos, tem uma redução significativa, bem como de feridos e de vítimas totais do trânsito.

Gostaria de lembrar aos senhores que o Estado do Rio de Janeiro possui uma frota de 5.000.000 de veículos. Se a taxa que os senhores estão

observando no quadro já é significativa para cada 10.000, para 5.000.000 de veículos com certeza ela causa um impacto muito maior.

Corrobora, ainda, com o resultado das nossas ações realizadas, os dados da Secretaria Municipal de Saúde da Capital, que registram que nos quatro grandes hospitais de referência da capital fluminense a redução do número de atendimentos a acidentados no trânsito, de 13%, e um desses hospitais, especificamente o Hospital Lourenço Jorge, localizado na Barra da Tijuca, que possui a Avenida das Américas, conhecida no nosso Estado como a Avenida da Morte, a redução do número de atendimentos foi de 32%. Os dados são extremamente otimistas e mostram exatamente que a Operação Lei Seca está cumprindo o seu papel.

E, para mostrar qual o impacto que a Operação Lei Seca tem surtido na sociedade fluminense e, por consequência, na sociedade brasileira, eu gostaria de destacar o mapa do nosso querido Brasil, grandioso Brasil. A gente pode observar que nesse mapa tem lá sinalizado que treze Estados da Federação, quase a metade do nosso país já esteve no Estado do Rio de Janeiro para trocar informações conosco e saber exatamente o que a gente tem feito ao longo desse período para mudar essa realidade e salvar vidas.

Nós vamos assistir agora a um vídeo que usamos nas nossas campanhas publicitárias, que mostra exatamente essa realidade do que é possível fazer para salvar vidas.

(vídeo)

* * * * *

NÚMERO 5

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

A SENHORA ELAINE - Como o Major já disse, meu nome é Elaine. Sou uma vítima do trânsito há nove anos.

Meu acidente foi na BR-101, por uma pessoa totalmente embriagada, que colidiu de frente com o meu carro, vindo a me deixar paraplégica. Fiquei nove meses internada, passei por duas cirurgias, na época, eu era casada e fui abandonada pelo meu marido, a pessoa com quem eu morava. Tenho um filho, na época, meu filho tinha oito anos, fui privada de várias coisas, privada de participar da infância do meu filho.

Eu tinha 26 anos, tinha acabado de ganhar uma promoção onde eu trabalhava, isso tudo foi perdido por causa de uma pessoa totalmente irresponsável que bebeu e dirigiu, e, por causa dessa pessoa, eu pago o preço hoje de estar numa cadeira de rodas, o que não é fácil. Mas hoje transformei todo o meu sofrimento em determinação e força. Trabalho na Operação "Lei Seca" salvando vidas, conscientizando as pessoas de que a mistura álcool e direção não combina. E que, quando acontece um acidente, não é só a gente que fica deficiente, mas toda a nossa família. Então, hoje eu venho fazer uma súplica de que nunca dirijam depois de beber. Obrigada, desculpa.

###

NÚMERO 6

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Passo agora a palavra ao senhor Norton Luiz Lenhart, que falará pelo Setor de Hotelaria e Gastronomia de Porto Alegre e pelo Sindicato de Bares e Restaurantes de São Paulo e do Espírito Santo.

O SENHOR NORTON LUIZ LENHART (REPRESENTANTE DO SETOR DE HOTELARIA E GASTRONOMIA DE PORTO ALEGRE E SINDICATO DE BARES E RESTAURANTES DE SÃO PAULO E DO ESPÍRITO SANTO) - Excelentíssimo Ministro Luiz Fux, Doutora Procuradora, Doutora Secretária, expositores, plenária, quero nesse primeiro momento agradecer ao Supremo Tribunal Federal, especialmente ao Ministro Fux, que é Relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4.103, que questiona os dispositivos da Lei nº 11.705/08, e quem sugeriu essa audiência pública que tem a finalidade de ouvir as partes interessadas, e, a partir desse debate, tirar conclusões e esclarecimentos de forma democrática com subsídios na sociedade organizada.

Estou nessa audiência, como disse o Ministro, representando não só o setor patronal dos hotéis e restaurantes, mas também nossos colaboradores, que, de uma certa forma, também são atingidos por essa legislação, a nosso ver, parte dela equivocada e, com certeza, de uma parte significativa de nossos consumidores.

Somos um setor importante, fundamental na vida de qualquer país, pois hospedamos as pessoas que viajam e alimentamos as pessoas que, hoje, principalmente nas grandes cidades, não podem mais fazer suas refeições em suas casas, em seus lares, portanto, utilizam os nossos estabelecimentos. Somos mais

de um milhão e duzentas mil empresas no país e geramos em torno de oito milhões de empregos diretos.

Eu vou iniciar o meu pronunciamento, Senhor Ministro, citando **Jonh Lock,** quando ele diz nessa frase: "Que o fim da lei não é abolir ou restringir, mas preservar e ampliar a liberdade." Ou seja, as leis são para preservar a liberdade dos homens de bem, temos visto, com certa frequência, no nosso país, exatamente o contrário, uma infinidade de leis, decretos, portarias e resoluções que estão interferindo na liberdade individual do cidadão, na livre iniciativa, engessando nossa sociedade, limitando o desenvolvimento econômico-social, tirando a competitividade de nossas empresas, a liberdade de empreender, interferindo nos direitos fundamentais do povo brasileiro que são garantidos pela Constituição de 1988. Nosso país é um prodigioso produtor de leis, haja vista que, a partir da Constituição de 1988, temos mais de quatro milhões e duzentas mil leis e normas federais, estaduais e municipais que foram criadas. Entretanto, isso não significa que apreciamos o império legal e seguimos fielmente suas disposições, pelo contrário, o próprio excesso de regulamentos é fruto da nossa incapacidade de organizar um sistema normativo sólido e eficaz, no qual os deveres e direitos sejam expressos de maneira clara e concisa e a responsabilidade individual seja corretamente imputada ao cidadão.

Eu tive a felicidade de juntar à minha manifestação os ensinamentos de Benjamin Constant. E estava vendo, até porque ele nos fala como a sociedade vê essa questão das legislações. E, aqui mesmo, na nossa mesa de expositores, a sua grande maioria é contrária a alguma modificação na lei que por hora estamos tratando.

Mas os ensinamentos de Benjamin Constant não perderam a sua validade, permanecem pertinentes para uma nítida compreensão do direito do Estado e para a sua boa condução da política. Prova disso é o seu entendimento sobre a proliferação de leis, tema que parece bastante adequado para a realidade brasileira. Segundo Benjamin Constant, em regra, as pessoas tendem a não encontrar reflexos negativos na proliferação de leis, desde que a produção legislativa tenha justificativa, não seja retroativa e apresente com clareza a forma da conduta desejada. Porém, tal entendimento não é verdadeiro, pois a proliferação desmedida de lei, sem dúvida alguma, traz efeitos deletérios para a organização da sociedade. O primeiro e mais nefasto efeito é o desvirtuamento da moralidade individual. Quando o governo extrapola seus limites de legislar sobre as condutas dolosas que devem ser punidas e os acertos contratados entre indivíduos que devem ser mantidos, a regra do justo e do injusto não mais reside na consciência dos homens, e, sim, no desejo dos legisladores, o que representa flagrante degradação da moralidade no sentido

íntimo. Nesse sentido, quanto mais leis, mais tênue fica a linha que separa a conduta legal e da transgressão. E, portanto, o risco que essa linha se rompa e os homens transgridam as normas aumenta consideravelmente, assim como a propensão de que, uma vez rompida essa linha, esse mesmo homem julgue mais fácil transgredir outras regras da maior relevância. Eu cito o exemplo das *blitze* da Lei Seca. Hoje, existem *sites* especializados que dizem onde é que estão sendo realizadas as *blitze* para as pessoas transgredirem e não passarem por ali, ou então, utilizem caminhos secundários para burlar a legislação.

De outro lado, a proliferação das leis não atinge os seus objetivos, visto que toda lei escrita é suscetível a subterfúgios. E, no caso em que a lei esteja em descompasso com a realidade social, haverá uma inevitável batalha entre ele, ela e o cidadão, o que repercute negativamente não somente no cumprimento da lei questionada, mas também no sistema legal como um todo.

Afinal, quem são os responsáveis pelos acidentes nas ruas e rodovias brasileiras? Os comerciantes legalmente constituídos ou os condutores imprudentes? A resposta parece bastante óbvia. Considerando que um homem adulto, em uma sociedade livre e democrática, goza ou deveria gozar do direito de fazer sua própria escolha, é bastante razoável que seja também responsável pelas consequências dessa escolha.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Senhor Norton, eu gostaria que o senhor pudesse se adstringir às questões técnicas que nós colocamos com brevidade, para que nós não desfocássemos o nosso debate.

O SENHOR NORTON LUIZ LENHART (REPRESENTANTE DO SETOR DE HOTELARIA E GASTRONOMIA DE PORTO ALEGRE E SINDICATO DE BARES E RESTAURANTES DE SÃO PAULO E DO ESPÍRITO SANTO) - Eu termino nos quinze minutos, Ministro.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (PRESIDENTE) - Eu sei. Mas a sua digressão está fugindo um pouco aos objetivos da audiência.

Eu fiz a advertência no início. Eu gostaria que o senhor se limitasse aos dados estabelecidos, porque já ouvimos representantes do segmento que o senhor representa que nos trouxeram dados objetivos sobre as indagações formuladas. De sorte, se o senhor puder, gostaria.

O SENHOR NORTON LUIZ LENHART (REPRESENTANTE DO SETOR DE HOTELARIA E GASTRONOMIA DE PORTO ALEGRE E SINDICATO DE BARES E RESTAURANTES DE SÃO PAULO E DO ESPÍRITO SANTO) - Pois bem. Dentro do possível, vou fazê-lo, Excelência.

No caso dos acidentes rodoviários, além da péssima condição das pavimentações e da sinalização das nossas estradas, o que ocasiona as tragédias que constantemente acompanham o noticiário é a intemperança de

alguns motoristas, desrespeitando as regras de trânsito, tais como as ultrapassagem realizadas em locais proibidos, dirigindo verdadeiramente embriagado e etc. No entanto, ao ignorar a responsabilidade individual, o legislador impõe, através da Lei nº 11.705, a punição dos estabelecimentos comerciais que vendem bebida alcoólica nas faixas de domínio da rodovia federal e nas áreas a elas contínuas, posto que, de outra forma, não bastasse a responsabilidade inerente à atividade comercial, tais como a geração de emprego, renda e pagamentos de tributo, sejam responsabilizados pela leviandade de uma parcela de cidadãos que não respeitam as regras de trânsito e esses atos sejam tomados como regra comportamental.

Como se sabe, apenas uma facção minoritária das pessoas que circulam nas estradas o fazem na condição de condutores de veículos, sendo a grande maioria composta por passageiros, cujo consumo de álcool não afeta a segurança do trânsito. Eu dou um exemplo: se parar um ônibus de passageiros no restaurante, somente o motorista não pode beber, mas há quarenta pessoas lá dentro e essas pessoas também estarão impossibilitadas de beber, porque aquele restaurante não pode vender bebidas alcoólicas.

Assim sendo, a malfadada legislação limita a liberdade dos indivíduos, passageiros, moradores locais e empresários legalmente estabelecidos, impondo despropositada penalidade coletiva. Em outras palavras, o Estado

brasileiro tenciona punir todos pela leviandade de poucos, penalizando o cidadão de bem pela conduta do homicida, castigando o observador da lei pelo desregramento do infrator, olvidando-se, dessa forma, da verdadeira responsabilidade, que é a responsabilidade individual.

Defendendo tal medida, o legislador afirmou que países como a Inglaterra estão alcançando ótimos resultados na batalha da redução das fatalidades rodoviárias. E realmente estão, juntamente com os Estados Unidos, apontando considerável melhora nesses índices. Contudo, o verdadeiro herói dessa vitória é a responsabilidade individual e não o cerceamento da liberdade, até porque, nesses países, a venda de bebida alcoólica na beira das estradas é permitida. São, portanto, a legislação adequada, a severidade da penalidade e o rigor da fiscalização que geram resultados positivos, pois dão ao cidadão a certeza de que o desrespeito às leis será notado e devidamente punido pelas autoridades, o que, consequentemente, reforça a noção da responsabilidade e compele o indivíduo a evitar a violação das leis.

Entendo que essa legislação é ineficaz, pois não é capaz de atingir o seu objetivo maior, qual seja, reduzir consideravelmente as ocorrências de acidentes fatais nas estradas federais. Primeiro, porque a embriaguez do motorista, apesar de relevante provocador de acidentes, está longe de ser a única causa dos desastres dessa natureza. Se olharmos as estradas do Brasil, veremos

que são praticamente as mesmas de vinte anos atrás enquanto o número de veículos aumentou assustadoramente na nossa sociedade e nós não melhoramos essas condições.

É superficial, eis que deixa de enfrentar o cerne do problema e as verdadeiras questões que, se resolvidas, ajudariam a reduzir o índice da fatalidade nas estradas. Podemos citar quatro iniciativas que poderiam atacar com contundência a violência em nossas estradas: mais severidade na penalidade e fiscalização mais rigorosa sobre aqueles que desrespeitam as regras de sinalização do trânsito; investimento na melhoria, na manutenção das vias e na sinalização rodoviária; melhorar as condições de trabalho dos agentes fiscalizadores; e a ampliação da medida educativa direcionada aos condutores.

Inconstitucional porque afronta os princípios basilares estabelecidos na Lei Maior. De fato, a proibição em comento viola o livre exercício da atividade econômica (artigo 170, inciso I), a igualdade perante a lei e a liberdade de escolha (artigo 5º), princípios que não só estão dispostos na Constituição Federal, mas que representam pilares fundamentais de qualquer sociedade livre e democrática.

Descabida, uma vez que lança sobre o cidadão comum uma responsabilidade que não é dele, punindo todos pela leviandade de poucos,

penalizando o cidadão de bem pela conduta homicida, castigando o observador da lei pelo desregramento do infrator.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Senhor Norton, estou satisfeito com a sua intervenção. Muito obrigado.

Chamo agora, para a sua exposição, o Delegado Sérgio Bautzer, da Polícia Civil do Distrito Federal.

NÚMERO 7

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

O SENHOR SÉRGIO BAUTZER (DELEGADO DA POLÍCIA CIVIL DO DF) - Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, em nome da Polícia Civil do Distrito Federal, apresento os meus votos de estima e consideração ao senhor, aos Ministros do Supremo Tribunal Federal e a todo o Poder Judiciário; Excelentíssima Senhora Vice-Procuradora-Geral Doutora Deborah Duprat, em nome da Polícia Civil do Distrito Federal, estendo os meus sinceros votos de estima e consideração à senhora, aos membros do Ministério Público da União e dos Estados; senhoras e senhores presentes aqui na nossa audiência pública; senhores expositores.

É uma honra fazer parte de um seleto grupo que aqui se faz presente.

Excelência, eu vou ser rápido, conciso e objetivo na minha explanação, sem alongar e sem tornar maçante a minha explicação.

Senhoras e senhores, há seis anos sou Delegado da Polícia Civil, aqui, no Distrito Federal. Vim de São Paulo, ingressei na Polícia Civil após um concurso público.

Ao longo dos anos, eu prendi uma centena de criminosos por infração aos crimes previstos no Código de Trânsito, principalmente pelo artigo 306 do Código de Trânsito brasileiro - a embriaguez ao volante. Ao longo do tempo, principalmente após a Lei Seca, o número de criminosos que prendi, por conta do artigo 306, único e exclusivamente, diminuiu. E diminuiu consideravelmente.

Excelência, eu trabalho vinte e quatro horas e folgo setenta e duas. Há seis meses eu não lavro um auto de prisão em flagrante por crime previsto no artigo 306, por quê? Porque o infrator se recusa a soprar o bafômetro, e, se ele se recusa a soprar o bafômetro, eu não posso prendê-lo em flagrante, eu não posso prendê-lo pelo artigo 306. Então, há um problema em que, há seis meses, eu não lavro um auto de prisão em flagrante pelo crime previsto no artigo 306 do Código de Trânsito.

Até 2008, eu, como Delegado de Polícia, só usava o laudo clínico para lavrar um auto de prisão em flagrante. Eu encaminhava o indivíduo aqui para o Instituto Médico Legal, em Brasília, para que ele fosse submetido ao exame clínico. Constatado que ele estava embriagado, ele retornava à Delegacia de Polícia, onde eu lavrava um auto de prisão em flagrante e fixava a fiança. Basicamente, eu fixava em um salário mínimo a dois salários mínimos, dependendo de quanto ele estava embriagado. Ele pagava a fiança, passava novamente pelo IML, onde ele fazia o exame cautelar de corpo de delito.

A partir do ano de 2008, com o advento da Lei Seca, Excelência, consideravelmente o número de auto de prisão em flagrante que eu presidi foi diminuindo, a ponto de que há seis meses eu não lavro um auto de prisão em flagrante pelo crime previsto no artigo 306, por quê? Por conta da recusa em se assoprar o bafômetro.

Eu lavrei um auto em 2011, por quê? Porque a PM do Distrito Federal, um trabalho excelente, prendeu o sujeito porque ele estava fumando um cigarro de maconha e foi apreendida a droga em poder dele no mesmo momento em que ele conduzia o veículo automotor. Eu o prendi pelo 306, não pela questão da embriaguez, mas, sim, porque ele dirigia um veículo, embriagado, sob efeito de droga. Ele tinha consumido maconha.

O 306 me permite prender em flagrante por conta do uso de substâncias psicoativas; de conduzir o veículo sob o uso de substâncias de efeito análogo ao do álcool.

Excelência, para resolver esse problema, para evitar casos como o da Elaine que aqui está, eu tive de fazer uma construção - aqui peço ajuda para mostrar a Vossa Excelência -, uma interpretação que fiz e consegui, pelo menos nos autos de prisão em flagrante, no Curso de Formação dos Delegados de Polícia, mostrar para todos eles - eu participo da formação dos delegados de polícia do Distrito Federal, pois sou Professor da Academia, e essa a matéria pela qual sou responsável é a Lavratura de Auto de Prisão em Flagrante -, pela leitura do artigo 291 do Código de Trânsito, e Vossa Excelência pode ver que ela foi alterada pela Lei Seca, o 291 me dá subsídio para autuar o motorista que causa lesão corporal culposa e não assopra o bafômetro.

Olha só, a redação do 291 é clara:

> "Art.291
>
> § 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 (...), exceto se o agente estiver:
>
> I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;"

O próprio Código de Trânsito não exige o uso do bafômetro para a lavratura de auto de prisão em flagrante pelo crime de lesão corporal

culposa - 303, Excelência. Eu não preciso do bafômetro no 303. Eu simplesmente encaminho o indivíduo que causou uma lesão corporal culposa no trânsito para que ele faça o exame clínico, retornando, eu lavro o auto de prisão em flagrante. Excelência, lógico, eu faço a conjugação com o 301...

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Doutor Sérgio, uma obrigação de um magistrado é ser equânime, tem que ser igual a todos. Eu não permiti que seu antecessor fizesse digressões de ordem jurídica, pediria também que Vossa Senhoria se adstringisse à questão. Esse dado é importante, da lavratura dos flagrantes, há 6 meses que não lavra porque há recusa, isso é importante para a audiência pública, agora, a interpretação da regra jurídica nós vamos fazer no momento oportuno.

O SENHOR SÉRGIO BAUTZER (DELEGADO DA POLÍCIA CIVIL DO DF) - Peço desculpas Excelência. Duas colocações eu faço, já encerro a minha fala, Excelência, eu lecionei a legislação de trânsito, na verdade, eu lecionei investigação dos crimes de trânsito, para a Guarda Nacional colombiana, eu fui enviado pela Polícia Civil do Distrito Federal, pela Academia da Polícia Civil do Distrito Federal, para lecionar para a Guarda Nacional colombiana, na Academia da Polícia Federal, a investigação dos crimes de trânsito. Eu levei um tradutor, que fez a tradução em Castelhano, e, quando eu li as penas que são dadas pelo código de trânsito aos guardas da polícia colombiana, eles riram, eles não

acreditaram no que estava acontecendo, no que eles estavam vendo, porque a legislação colombiana é completamente diferente da nossa. Esse é um ponto que eu queria passar para o senhor.

E, para encerrar aqui, só fazendo uma digressão nos pontos de bloqueio, Excelência, ajudar, e muito, eu diminuí muito, o delegado de polícia é a autoridade responsável por solicitar a guia de rabecão, a guia que assina, a guia do IML, e faz o recolhimento do cadáver, principalmente, das vítimas de acidente de trânsito. Excelência, consideravelmente, após a Lei Seca, eu tenho uma constatação pessoal de que eu diminuí o número de guias que eu assinei para recolhimento de cadáveres, isso depois se deu por conta do advento da Lei Seca, principalmente, por conta dos pontos de bloqueio, tanto nas rodovias, quanto nas vias públicas.

Só uma única consideração que eu peço aos senhores, e faço sugestão aos colegas da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Militar e do Detran, entrar num prévio acordo com a Polícia Civil, porque cada auto de prisão em flagrante leva uma hora para ser lavrado. Se vocês detiverem 8 condutores, eu, como delegado sozinho, levo 8 horas para prender cada condutor, então, que, pelo menos, haja um prévio ajuste entre as forças policiais - Polícia Rodoviária Federal, Detran, Polícia Militar - para que nós tenhamos o princípio da eficiência em primeiro lugar. Por que? Cada auto de prisão em flagrante, eu levo uma hora

para lavrar, se forem 8 ou 10 motoristas, que forem detidos pelo crime de embriaguez, eu vou levar quase 10 horas para se lavrar o auto de prisão em flagrante. Então, aqui nesse ponto, onde o bloqueio foi salutar, diminuiu, consideravelmente, o número de ocorrências que eu registro por acidente de trânsito, com vítima, principalmente, com vítima fatal, é nesse ponto que eu quero fazer a minha sugestão às pessoas que, enfim, estão presentes.

Excelência, para encerrar a minha frase e a minha participação, até para ser claro, conciso e objetivo, juro, em 2009, eu preferia não ter ganhado os noticiários policiais, aqui, preferia não ter ganhado projeção nos noticiários policiais, eu atuei num caso muito parecido com o teu, Elaine, em que eu prendi um motorista, que causou um acidente. Ele era motorista profissional, ele estava embriagado, dirigindo numa pista molhada, à noite, ele atropelou um pai e duas crianças, ele matou a criança na frente do pai. Eu não apliquei o Código de Trânsito, eu apliquei o Código Penal, homicídio com dolo eventual. Eu afastei o Código de Trânsito, e o prendi por homicídio.

Excelência, eu encerro aqui a minha explanação, agradeço a participação e a oportunidade que Vossa Excelência me deu. Boa noite.

###

NÚMERO 8

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Vamos ouvir agora o doutor Antônio Geraldo da Silva, que vai falar pela Associação Brasileira de Psiquiatria.

O SENHOR ANTÔNIO GERALDO DA SILVA (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSIQUIATRIA) - Um boa-noite a todos, agradeço a Vossa Excelência, o Ministro Luiz Fux, pelo convite. Eu vou direto ao ponto para tentar ser o mais objetivo possível aqui com vocês.

A Associação Brasileira de Psiquiatria é uma associação de médicos psiquiatras, nós representamos cerca de 10.000 (dez mil) psiquiatras que temos no país. Todo médico deve fazer uma declaração de conflito de interesse para que possamos entender a quem ele veio atender e a quem ele veio representar ou a que interesses ele pode ter na sua fala.

Eu sou presidente da Associação Brasileira de Psiquiatria; sou professor de residência médica do Hospital Universitário Clemente de Faria, da Unimontes, Minas Gerais; sou professor convidado da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro; eu não tenho nenhum vínculo empregatício com qualquer outro, com ONGs, laboratórios, federações e Estados.

Muito bem, quando me chamaram para falar aqui a minha questão era: o que que eu devo levar? O que que eu devo responder? E as dúvidas que me vieram, são dúvidas médicas, dúvidas técnicas, eram: qual alcoolemia recomendável ou tolerável para o motorista da van escolar de seus filhos, minha filha, meus netos? Essa foi a primeira pergunta que eu queria saber. Eu vou entregar a minha filha para um motorista numa van e eu vou aceitar qual nível de alcoolemia, já que eu sou médico e eu posso definir o que que é uma embriaguez ou não, uma vez que eu sou médico psiquiatra e lido diuturnamente com essa área. Qual a alcoolemia recomendável para o meu motorista, da minha casa ou no meu trabalho? Qual a alcoolemia recomendada para o piloto de avião? Qual a alcoolemia recomendável para o motorista de ônibus urbano e interestadual. Qual a alcoolemia recomendável para o médico em atendimento médico, em cirurgias, etc? Qual a alcoolemia recomendável para o bombeiro, o policial militar, o policial civil e o delegado de polícia que está no exercício de sua profissão? Por que? Há alguma diferença nisso? Dirigir embriagado ou exercer a sua função de trabalho, há diferença nisso? Eu não vejo diferença. Há necessidade de condições de cognição, de reflexos e de capacidade de decisão, que são extremamente importantes a todas essas profissões. Pasmem vocês! Das dez causas de afastamento de trabalho, no mundo, de incapacitação, no mundo, quatro, cinco são por doenças mentais. Cinco! Por si só, Excelência, já seria motivo para que nós

tivéssemos campanhas públicas para tratar desses assuntos. Campanhas de prevenção de saúde, de promoção da saúde, campanha de proteção à saúde. E que ninguém fala sobre proteção à saúde, temos que falar. Nós gastamos bilhões só em atendimentos e não fazemos nada de promoção, de prevenção e de proteção à saúde. Mas fazemos, Excelência, uma promoção ao alcoolismo na televisão brasileira, 24 horas, às 10 da manhã, às 7 da manhã, às 2 da tarde, e as crianças estão lá assistindo. E nós fazemos campanhas de incentivo ao alcoolismo e nada é feito. Isso é importante dizer porque isso é grave, já que - olha - abuso de álcool é a quarta causa de incapacitação no mundo, isso é técnico, isso não se discute, isso é um fato. Toda a restrição possível ou cabível ao uso do álcool deve existir. Eu sou médico, eu não sou um bacharel em medicina, eu sou médico, eu trabalho diuturnamente, há 25 anos, em cima da minha profissão.

Nós temos que trabalhar com evidências científicas, não se pode brincar na medicina. A evidência científica é tudo. A Lei Seca é um exemplo de política pública baseada em evidência. Se fizéssemos outras políticas públicas baseadas em evidências científicas, nós teríamos melhores resultados nas nossas políticas públicas, íamos sair da ideologia, íamos sair do interesse pessoal e trabalharíamos em favor do coletivo. Isso é muito sério e nós precisamos sair dessa questão ideológica e partirmos para a resolução das situações.

O Instituto Nacional de Abuso de Álcool e Alcoolismo fez um trabalho, nos Estados Unidos - isso é evidência científica, assim como Pechansky mostrou, isso é evidência científica -, e lá mostra o seguinte: o uso de álcool em acidentes de trânsito. Excelência, de todos os acidentes de trânsito envolvendo álcool, 4% resultaram em morte, 42% resultaram em lesões importantes. Em contraste, daqueles acidentes que não envolveram álcool, apenas 0,6% por cento resultou em morte, apenas 31% resultaram em lesões importantes. Não há o que discutir, o trânsito é o mesmo, a estrada é a mesma, a situação é a mesma, o que a evidência científica mostra é que, com o uso de álcool e outras drogas, que temos que, seriamente, já iniciar a pensar sobre isso, há uma diferença gritante.

E o importante: o prejuízo aos outros. Há a liberdade de direitos humanos de poder usar, fazer o que quer, ok; 44% dos mortos em acidentes de trânsito com motoristas alcoolizados não são os motoristas, são os outros; 7% são motoristas dos carros nos quais o motorista alcoolizado bateu; 22% são passageiros no carro do motorista alcoolizado; 13% são pedestres e 2% são ciclistas. São evidências científicas, isso é um instituto americano seriíssimo, não é achismo.

A situação no Brasil - eu suprimi alguns *slides* e outros eu vou falar rapidamente, eu sei que os colegas já falaram dela anteriormente -, mas o Brasil é o líder mundial em acidentes de trânsito nas estradas. De 1999 a 2006,

cento e setenta e duas mil mortes por acidente de trânsito, apenas nos locais dos acidentes. Nós não estamos falando o que ocorreu nos hospitais e o que nós enchemos de pronto-socorro com esses acidentes. Nos Estados Unidos, dá 6,56 mortos por mil quilômetros em rodovias; Canadá, 3,3; no Brasil, 106 mortos por mil quilômetros de rodovia. Isso é evidência. O Brasil domina o *ranking* de gastos com acidente de trânsito nas unidades de emergências, em termos individuais e macroeconômicos. Isso é evidência científica.

A primeira causa de morte na população brasileira de dez a quatorze anos é devido a causas externas, dados do Ministério da Saúde. Alcoolemia em vítimas fatais de acidentes de trânsito, esse é um trabalho feito em São Paulo, em que mostra mais ou menos o mesmo que foi feito pelo (inaudível) de 30%, mas é nos dois sexos. Aqui, em sexos separados, 47,7% dos homens e 21,2% das mulheres. Após a Lei Seca, houve uma queda dos atendimentos de emergência em hospitais, diminuição do número de mortes em rodovias ou no trânsito das cidades, queda no número de atendimentos em unidades do SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, economia para a saúde e segurança pública. E tem uma economia que não é calculável, que é o número de vidas. Isso não se calcula. Apenas para mostrar para vocês: alcoolemia de 0,02 aumenta em três vezes mais a chance de morrer em um acidente de carro de acordo com a alcoolemia; de 0,08 a 0,099, em treze vezes; e, Excelência, 0,15 aumenta em

quinhentos e setenta e duas vezes mais, isto é evidência científica. Eu sou técnico, eu sou médico, eu sou psiquiatra, eu tenho que trabalhar com técnica, eu tenho que trabalhar com evidência científica.

O desafio futuro, e isso é importantíssimo dizer, é modificar a percepção dos juristas e das Cortes. A carteira de habilitação não é um direito, é uma concessão do Estado, e, sendo concessão do Estado, ele pode exigir e tirar quando quiser, assim como tira se a pessoa não está usando os seus óculos para fazer a correção. É a mesma coisa, isso é uma definição: para dirigir, não pode beber; se beber, cassa a sua concessão, assunto encerrado. E se recusar a fazer alcoolemia, ok, recusou, mas sua concessão vai ser cassada. Isso é uma concessão, eu dou e tiro quando eu quiser.

Treze motivos para a manutenção da Lei Seca: redução do número de acidentes com morte; aceitação ampla na comunidade; recursos simples e de fiscalização barata com grande impacto; início de um esforço de controle social sobre a direção de risco; quinto motivo, dirigir é uma concessão do Estado ao cidadão e deve ser regido por normas claras, como ocorre como a exigência do uso de lentes, beber e dirigir não deve ser tolerado. É também semelhante a exigir de um trabalhador de construção civil que use equipamento de segurança: fere a liberdade de escolha, mas reduz o número de acidentes graves em ambiente de trabalho. Não muda nada, é a mesma coisa. Sexto:

redução dos índices de violência interpessoal, pois reduz o padrão geral de uso de álcool à noite. Se fôssemos falar aqui do que nós médicos lidamos nos ambulatórios de violência doméstica, teríamos aqui mais um bom tempo e um monte de índice para poder mostrar. Reduz o impacto econômico sobre o sistema de saúde, pois reduz o número de politraumatizados em emergências. Não só de politraumatizados, reduz as facadas - é porque nós estamos falando de trânsito, mas nós temos de lembrar das brigas de bares, das brigas em casa e das brigas no trânsito. Melhora o desempenho do trabalhador por menos períodos de afastamento prolongado do trabalho ou mesmo aposentadoria por invalidez, que sobrecarrega o sistema de previdência do Estado e o sistema privado. Lembrem-se: abuso de álcool é a quarta causa de incapacitação. Atinge especialmente os jovens, que bebem em crise de ingestão, procurando embriaguez rápida, e especialmente associado com violência e acidentes. Décima: é um importante precedente para se avançar sobre a propaganda de bebidas, que é um absurdo. Fazer campanha de alcoolismo nesse país é um absurdo! Para nós médicos isso é algo que consideramos um ato criminoso. Dirigir alcoolizado é um importante problema de saúde pública mundial. É a maior causa de mortalidade com possibilidade de prevenção. Alguns vão confundir com morbidade por causa do tabagismo, mas alcoolismo é a maior causa de mortalidade com possibilidade de prevenção. Décimo segundo: gera elevados custos sociais e consequências para

os acidentados, resultando em danos socioeconômicos pela soma dos prejuízos materiais, gastos médicos e referentes à perda de produtividade. Sem contar os danos afetivos, que são imensuráveis, porque são intangíveis, como foi relatado pela moça aqui do Rio de Janeiro. Décimo terceiro: custo total dos acidentes no tráfico é de 1% do total do PIB em países de baixa renda, 1,5% em países com renda média e 2% naqueles de alta renda. São dados, não há o que discutir.

Concluindo: o álcool é um fator muito importante em acidentes de trânsito, não há o que discutir sobre isso; isso é fato. Acidentes envolvendo álcool têm maior probabilidade de resultar em lesões e mortes do que aqueles que não estão envolvidos com álcool, e, quanto maior a concentração alcoólica sanguínea, maior a probabilidade de acidentes de trânsito.

Eu escrevi um artigo, que me levou para o CNAS e para o CONANDA, porque chamava "Vida e Liberdade". E eu falava da internação involuntária, da internação compulsória. Eu uso o mesmo título do artigo para dizer aqui: o direito à vida é maior do que o direito a beber e a dirigir. O direito à vida é o que eu, médico, defendo, e vou defender sempre.

Continuando a minha declaração de conflito de interesse, eu queria concluir no item 4. Eu sou pai de família de uma menina de 11 anos, que abomina que as pessoas usem bebida alcoólica e depois vão dirigir.

E o item 5º. Eu sou sócio-diretor de uma rede de restaurantes, mas, antes disso, eu sou médico, e mesmo sendo sócio-diretor de uma rede de restaurantes, eu defendo a Lei Seca, Excelência.

Eu agradeço a oportunidade e quero passar um vídeo curtíssimo, para fazer um comentário.

(VÍDEO)

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Muito obrigado.

O SENHOR DOUTOR ANTÔNIO GERALDO DA SILVA (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSIQUIATRIA) - Obrigado, Ministro. Isso é um exemplo de um empresário responsável. Obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora a nossa última oradora da noite, a doutora Vilma Leyton, do Ministério da Saúde.

* * * * *

NÚMERO 9

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI SECA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 4.103

A SENHORA VILMA LEYTON (MINISTÉRIO DA SAÚDE) - Excelentíssimo Senhor Doutor Ministro Luiz Fux, Excelentíssima Doutora Deborah Duprat, Excelentíssima Ministra Doutora Cármen Lílian, gostaria de cumprimentá-los, e, também, aos palestrantes que estão aqui. A todas as autoridades, uma boa noite.

Eu venho, aqui, representar o Ministério da Saúde e responder aos quesitos formulados pelo Ministro Luiz Fux. Então, eu vou me basear só nos quesitos. Muitos deles, aqui, já foram vastamente falados, então, eu vou tentar ser bem breve.

O quesito um: Quais os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos automotores? Aqui, nessa tabela, vocês podem verificar que os efeitos, eles são extremamente leves com baixíssimas concentrações de álcool e vão aumentando até provocar a morte. Então, dependendo da quantidade que se bebe, pode chegar até a morte.

Daí, a gente tem o quesito dois: Que o efeito no aumento no número de acidentes em rodovias, em razão da venda de bebidas alcoólicas nas proximidades de rodovias. Como, aqui, também, foi bem comentado - hoje eu sou professora da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, mas fui trinta anos perita criminal no IML de São Paulo. Aposentei e agora estou fazendo, eu digo, uma hora extra, justamente para prevenção de acidentes de trânsito e da

violência geral, relacionada ao uso de álcool e drogas. Então a gente, na faculdade, como dizia o doutor Pechansky, doutor Flávio, nós, para elaboração de leis, sempre há que ter a evidência científica. Não adianta a gente ficar no achismo, porque um acha isso ou aquilo e não é real isso. Então, nesse quesito, eu digo que não encontrei, na literatura científica brasileira, nem internacional - claro que não -, nada sobre a relação da venda.

Quanto ao quesito três: Se a Lei nº 11.705 já trouxe benefícios concretos para a população brasileira. Quando foi implementada a lei, em 20 de junho de 2008, nós quisemos fazer um estudo no IML, pegando o mês de julho de 2007, estudando como foi a questão de alcoolemia e mortes no IML de São Paulo em julho de 2008. Nós encontramos que, em julho de 2007, a gente teve aproximadamente 35% de pessoas que morreram e tinham consumido álcool. Em 2008, 28% - ok. Sendo que, nas colisões - e agora estou falando em acidente de trânsito -, eram 45,5% e, naquele mês, logo após a Lei, chegamos a 28,6%. Os atropelados é que foram interessantes, porque o valor subiu. Então, a gente falou: "Será que é porque a gente disse que é para não beber e dirigir e acabaram sendo atropelados?" - desculpa a brincadeira, mas... E, no caso dos homicídios, realmente também houve uma queda significativa. Aqui o gráfico só para mostrar essa queda.

Então, a gente vem trabalhando com dados - dados do IML, dados da Secretaria de Segurança -, e a gente tem alguns dados que mostram que realmente a Lei teve efeito. Penso eu, naquele primeiro mês que estava todo mundo naquele furor da Lei, no fogo da Lei, mídia para tudo quanto é lado, realmente baixou, mas depois a gente fez... Um dos nossos alunos, ele fez um estudo temporal, com dez anos, e mostrou que realmente teve alguma diferença no período antes e pós-Lei. Só que ele fez no Estado e na capital de São Paulo, e ele teve 7,2% de diminuição de mortes e apenas 1,8% em lesões, em pessoas que foram para o hospital. E, na capital, mais ou menos igual. E o que foi interessante foi perceber que, naquela época, naquele tempo, houve uma greve de polícia. Então, isso justificou a diminuição do número de lesões. Os mortos eram mortos; as lesões, então, não fizeram ocorrência, coisa assim. Então, isso é só para mostrar que ainda falta muita coisa para a gente fazer. O Flávio Pechansky fez um trabalho superimportante que, a nível nacional, nós estamos assim começando uma luta que tem que ser bem... tem que pegar.

Então, no item 4, quanto aos meios científicos, sejam eles invasivos ou não, para se apurar com segurança se é embriaguez incapacitante para a condução de veículos. Todos esses itens, esses quatro itens, eles já constam da nossa legislação: a gente pode fazer teste com etilômetro, pode determinar alcoolemia, pode fazer exame clínico no IML ou constatação pelo agente de

trânsito de sinais notórios de embriaguez. Então, esses são métodos que podem ser usados para verificar se a pessoa está ou não embriagada.

Número de prisões e autuações administrativas. Aqui tenho um pouco de dados da Polícia Rodoviária Federal e da nossa Polícia Militar de São Paulo. Isso eu falo que no Brasil já foram feitos milhares de testes e autuações de prisões. Eu acho que a maior vitória que a gente teve até hoje foi que a polícia está na rua, a polícia teve chance de comprar os etilômetros. Porque, quando eu era perita - faz pouco tempo, sete anos atrás -, não existia etilômetro rua. Então, a Lei veio com essa exigência, e realmente equiparam muito bem as polícias. E também uma coisa bem interessante: é que uma vez estudamos o custo de uma morte, e nós chegamos à conclusão, junto com os policiais rodoviários do Estado, que, se a gente poupasse uma morte, dava para equipar todas as viaturas do Estado de São Paulo, sabe? Então, é uma coisa extremamente importante de saber - então aqui é o número 4.

Agora, sim, que é uma coisa que eu me senti até um pouco constrangida: nós fizemos um seminário, há pouco tempo, onde veio um professor da Noruega, amigo do Dr. Flávio Pechansky, e ele mostrou alguns dados lá que nos deixaram assim bem - não sei - constrangidos mesmos.

Na União Europeia, em 27 países, em 1990, morreram 74.000 pessoas em acidentes de trânsito; em 2009, 35.000. E a meta para 2020 é 18.000. E

eles vêm cumprindo essa meta, e toda a União Europeia pretende chegar nos 18.000. Eu fico pensando, a gente, aqui, nós estávamos com 35.000 há seis anos, estamos agora com 42, então alguma coisa tem que ser feita, então vamos lá ver o quê que foi feito. Eu acho que a gente pode, não digo copiar, mas se basear em padrões exitosos, certo? A mesma coisa nos Estados Unidos, enquanto houve um decaimento, ali há um aumento, um aumentozinho... Sendo que lá, nos Estados Unidos, o limite de alcoolemia é bem maior do que aqui no Brasil, que é 0,2.

Bom, então, quais foram as ações efetivas de todos esses países? Redução de limite de alcoolemia permitidos. Então, nos Estados Unidos, para menor de 21 anos, a alcoolemia é zero, vários países da Europa abaixaram um pouquinho e tal. Monitoramento obrigatório do uso de álcool por motoristas flagrados sob efeito do álcool. É obrigatório soprar etilômetro e ele é conduzido para coletar sangue também. Suspensa da licença, visão e sanções do veículo, pontos de checagens de sobriedade - são as *blitze* -, aumento de penalidades para condutores alcoolizados, fiscalização do cumprimento das leis, intervenções em pontos de vendas de bebidas alcoólicas. Lá fora, se a pessoa for menos de 18 anos, não se vende mesmo bebida para ela. Campanhas em mídia e meios de comunicações aliadas às políticas de enfrentamento e treinamento para atendentes em bares e restaurantes. Então, essas foram as ações.

Daí vem a outra pergunta, mais dois quesitos que falam do limite, se igual ou superior a 6 decigramas, se gera o estado de embriaguez. Então eu consegui juntar esses dois quesitos, e a gente já teve oportunidade de participar da elaboração dessas diretrizes junto com o pessoal da ABRAMET, e, para nós, não existe concentração de álcool no sangue segura, sendo, portanto, a alcoolemia zero o único padrão proposto de dirigibilidade sem riscos.

Esse daqui é um trabalho que saiu essa semana lançado na *Internet*, ele ainda não está impresso, que é a relação entre o consumo de álcool em baixas concentrações com o risco da ocorrência de acidentes de trânsito. Então aqui dá para perceber que qualquer quantidade, seja ela pequenininha, ela já é um risco da ocorrência de um motorista provocar um acidente de trânsito comparado com aquele que não, motorista sóbrio, então, esse gráfico ele é muito importante para mostrar o que é o risco.

Daí fala assim: De que modo o aparelho conhecido como bafômetro mede a quantidade de álcool por litro de sangue, igual ou superior? Bom, os etilômetros, que são conhecidos por bafômetros, são utilizados para medir o que? Álcool no ar expelido pelos pulmões, e o mecanismo de detecção é feito através de células eletroquímicas, os equipamentos que são usados aqui no Brasil. Existem outros tipos de equipamentos, mas, via de regra, são esses. E,

usando um fator de conversão, é possível calcular quanto tinha no ar e saber quanto que tem no sangue, isso tudo está na legislação, não vou me estender aqui.

Quanto à margem erro e à frequência de aferição, eu sei que a frequência de aferição é anual, mas está tudo na Portaria do INMETRO número 6 de 2002, atualizada pela Portaria de 04 de junho de 2010.

E agora vamos, outra vez, mais uma vez, falar do doce com licor, do remédio com álcool, do anticéptico bucal. Hoje, eu até vinha no avião com a assessora do doutor Flávio, da ABRAMET, ela falou: "Fala isso lá". E eu falei: "Enquanto a gente fica perdendo tempo, desculpa, mas a gente perde tempo pensando num bombom, tem muita gente morrendo por aí, porque a quantidade de, isso já foi tão discutido, já tão falado, desculpa Ministro, não sei se eu posso ser tão ...

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Pode, pode...

A SENHORA VILMA LEYTON (MINISTÉRIO DA SAÚDE) - Porque chegaram a me perguntar se o vinho do padre dava a leitura positiva. E eu falei: "Caramba!" Então, eu não falo mais em bombom.

E, quanto ao enxague bucal, a gente tem que valorizar a nossa polícia, porque ela sabe como operar esse equipamento. Lógico, se o policial vê que alguém tem um cheiro diferente na boca, ele não vai aplicar.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Professora Vilma, é importante o que a senhora está dizendo, como já disseram outros, porque é uma blasfêmia imaginar que os juízes têm conhecimento enciclopédico. Eu, por exemplo, não sabia que há a uma diferença entre aquilo que fica na cavidade bucal e aquilo que sai diretamente dos alvéolos pulmonares. Isso é muito importante para esclarecermos um debate, que é jurídico, mas também interdisciplinar. Daí a pergunta do bombom.

Na audiência passada, um dos expositores disse que, se uma pessoa comesse alguns bombons, poderia ser pega na Lei do Bafômetro. E a senhora está desmistificando isso.

A SENHORA VILMA LEYTON (MINISTÉRIO DA SAÚDE) - É. Eu já participei de vários julgamentos, enquanto eu era perita. Às vezes, eu tinha que falar: era sobre tinta e pintura, se tinta continha álcool, então, a pessoa podia ficar embriagada porque estava pintando uma parede. Daí, eu fiz um cálculo: se ele usasse uns 320 e tantos litros de tinta, ele poderia chegar àquela concentração. Então eu respondi assim para o Juiz. Desculpe, mas era a nossa maneira de ser.

Não sei se ajudei nas respostas dos quesitos. Mandei por escrito, porque todas essas evidências científicas estão nas referências.

Muito obrigada.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - A sociedade agradece a senhora.

Agradecendo a presença de todos e a manifestação dos senhores expositores, declaro encerrados os trabalhos da Audiência Pública sobre a Lei Seca.

Muito obrigado.

XXXXXX