

ABIGAIL MARTINS PEREIRA SCHUAVAB

ALINY MELDOLA PIMENTA

**ANÁLISE DOS IMPACTOS DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NOS ÍNDICES DE
ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL**

Artigo Científico apresentado ao Centro
Universitário Afya de Ji-Paraná – Afya Ji-
Paraná para obtenção de nota na
disciplina Trabalho de Conclusão de
Curso, no curso Direito, sob orientação do
Prof. Esp. Claudenir da Silva Rabelo.

Ji-Paraná

2026

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação - CIP

S383a	Schuavab, Abigail Martins Pereira. Análise dos impactos da embriaguez ao volante nos índices de acidentes de trânsito no Brasil. / Abigail Martins Pereira Schuavab; Aliny Meldola Pimenta. – Ji-Paraná, 2026. 23 p. Artigo Científico (Curso de Direito) – Afya Centro Universitário de Ji-Paraná, 2026. Orientador: Prof. Esp. Claudenir da Silva Rabelo. 1. Embriaguez ao volante. 2. Código de Trânsito Brasileiro. 3. Lei Seca. Segurança Viária. 4. Acidente de Trânsito. I. Pimenta, Aliny Meldola. II. Rabelo, Claudenir da Silva. III. Título. CDU 343.346.5
-------	---

Ficha Catalográfica Elaborada pelo Bibliotecário Giordani Nunes da Silva CRB 11/1125

ANÁLISE DOS IMPACTOS DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NOS ÍNDICES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Abigail Martins Pereira Schuavab¹

Aliny Meldola Pimenta²

Claudenir da Silva Rabelo³

RESUMO: A problemática da embriaguez ao volante no Brasil configura-se como um dos maiores desafios contemporâneos para a segurança viária e para a preservação da vida. O consumo de álcool compromete de forma significativa funções cognitivas vitais, especialmente as habilidades psicomotoras, aumentando a probabilidade de acidentes graves e até fatais. A Lei Seca, inserida no Código de Trânsito Brasileiro, surgiu como resposta a esse cenário alarmante, endurecendo penalidades e ampliando mecanismos de fiscalização. Os efeitos ultrapassam a esfera individual, alcançando dimensões socioeconômicas, já que muitas vítimas são jovens em idade produtiva, ocasionando perdas humanas irreparáveis e danos materiais expressivos. A combinação entre fiscalização rigorosa e campanhas educativas tem se mostrado eficaz na conscientização da população. Contudo, apenas o aumento das punições não é suficiente. É imprescindível uma transformação cultural profunda, que valorize o respeito às normas e a preservação da vida. Assim, a continuidade da fiscalização, aliada à educação permanente, constitui pilares indispensáveis para a construção de um trânsito mais seguro, responsável e humano.

Palavras-chave: Embriaguez ao volante. Código de Trânsito Brasileiro. Lei Seca. Segurança Viária. Acidente de Trânsito.

ANALYSIS OF THE IMPACTS OF DRUNK DRIVING ON TRAFFIC ACCIDENT RATES IN BRAZIL

ABSTRACT: The problem of drunk driving in Brazil is one of the greatest contemporary challenges for road safety and the preservation of life. Alcohol consumption significantly impairs vital cognitive functions, especially psychomotor skills, increasing the likelihood of serious and even fatal accidents. The "Lei Seca" (Dry Law), incorporated into the Brazilian Traffic Code, emerged as a response to this alarming scenario, toughening penalties and expanding enforcement mechanisms. The effects go beyond the individual sphere, reaching socioeconomic

¹ Acadêmica do 8º período do curso de Direito na Afya Centro Universitário de Ji-Paraná – Afya Ji-Paraná. E-mail: abigailmartins945@gmail.com.

² Acadêmica do 8º período do curso de Direito na Afya Centro Universitário de Ji-Paraná – Afya Ji-Paraná. E-mail: savassivalejipa@gmail.com.

³ Professor orientador, graduado em Direito pelo Centro Universitário Luterano de Ji-Paraná (2015); licenciado em Matemática pela Universidade Federal de Rondônia (2007). especialista em Direito Público e Didática do Ensino Superior, *Latu Sensu*, pela Faculdade Damásio (2018); especialista em Criminologia, *Latu Sensu*, pela Famart (2024). Professor Universitário no Centro Universitário Ji-Paraná Afya. Ji-Paraná, Rondônia, Brasil. Email: claudenir.rabelo@afya.com.br.

dimensions, since many victims are young people of productive age, causing irreparable human losses and significant material damage. The combination of rigorous enforcement and educational campaigns has proven effective in raising public awareness. However, simply increasing punishments is not enough. A profound cultural transformation is essential, one that values respect for the rules and the preservation of life. Thus, continued enforcement, coupled with ongoing education, constitutes indispensable pillars for building a safer, more responsible, and humane traffic system. Furthermore, it is evident that rigorous enforcement combined with educational campaigns contributes significantly to public awareness. It is concluded that, although stricter penalties are fundamental, cultural change and continuous enforcement are essential for the preservation of life and the construction of a safer traffic environment.

Keywords: Drunk driving. Brazilian Traffic Code. Dry Law. Road safety. Traffic accident.

1. INTRODUÇÃO

A segurança no trânsito constitui um dos maiores desafios de saúde pública no Brasil, impactando diretamente a qualidade de vida da população e sobrecarregando o sistema de saúde. Entre os fatores que contribuem para a elevada taxa de acidentes, destaca-se a condução de veículos sob a influência de álcool, prática que compromete as capacidades psicomotoras do condutor e aumenta significativamente o risco de colisões e atropelamentos.

No presente trabalho, será realizada uma análise detalhada da evolução da legislação brasileira voltada ao combate da embriaguez ao volante, com ênfase nas mudanças introduzidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelas leis subsequentes, como a Lei 11.705/2008 e a Lei 12.760/2012, que consolidaram o paradigma do “perigo abstrato” e ampliaram os mecanismos de responsabilização dos motoristas.

O estudo será desenvolvido em três etapas. Na primeira, abordaremos o contexto histórico e jurídico da legislação de trânsito, destacando os principais marcos normativos e suas inovações. Em seguida, discutiremos os impactos sociais e criminológicos da condução sob efeito de álcool, analisando dados estatísticos e pesquisas que evidenciam a gravidade do problema. Por fim, trataremos da importância da conscientização social e da fiscalização efetiva como instrumentos indispensáveis para a preservação da vida e para a redução dos índices de acidentes.

Dessa forma, o artigo busca demonstrar que a segurança no trânsito é um bem jurídico de caráter coletivo, cuja proteção exige não apenas o endurecimento das penalidades, mas também políticas públicas de prevenção, educação e fiscalização contínua, reafirmando o papel do Estado e da sociedade na construção de um trânsito mais seguro.

2 MATERIAL E MÉTODOS

O presente trabalho é composto por uma pesquisa bibliográfica qualitativa e exploratória, realizando o método dedutivo para construção e investigação do tema proposto. Ao qual fez-se necessário analisar de que forma a eficácia da legislação brasileira no combate à embriaguez ao volante, não deixando de analisar a norma jurídica com a realidade do trânsito brasileiro.

A seleção do material foi com base no objetivo e tema do artigo, buscando relacionar o conteúdo as estatísticas e legislação brasileira. Desta forma, trabalhando com documentos escritos a partir de 1995 e relacionando com casos de acidentes que envolvimento de bebidas alcólicas e as inovações propostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, totalizando cerca de 35 a 40 artigos, sites, portais de notícias consultados que abordaram sobre o assunto proposto neste trabalho, sendo excluídos entre 20 a 24 conteúdos, por não estarem dentro da relevância temática pretendida.

Também realizado pesquisa documental e legislativa, relacionados a evolução do ordenamento jurídico brasileiro, com foco no CTB e nas leis relacionadas ao tema, assim como suas modificações no decorrer dos anos. Reportagens e estatísticas sobre casos reais, também foram realizadas para a fundamentação empírica do trabalho. Além da divisão entre eixo jurídico-normativo – verificando a transição do perigo concreto para o abstrato e eixo criminológico e social – comportamento negligente, fiscalização e cultura do condutor brasileiro.

3. LEGISLAÇÃO DE COMBATE À EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

A evolução normativa sobre a embriaguez ao volante no Brasil revela um esforço contínuo do Estado em equilibrar o direito de locomoção com a proteção da vida. Desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro, passando pela Lei Seca e

suas reformas posteriores, observa-se uma linha de atuação voltada para a prevenção de acidentes e para a responsabilização de condutas de risco. Assim, torna-se necessário analisar, em detalhe, os principais diplomas legais que estruturam essa política de combate, começando pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), marco inicial da regulamentação moderna do trânsito no país.

3.1 Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97)

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promulgado em 1997, representa um importante avanço na regulamentação do trânsito no Brasil. Este código não apenas estabelece normas para a circulação de veículos, mas também visa proteger a vida e a integridade física dos usuários das vias. A criação do CTB foi motivada pela crescente preocupação com a segurança viária, considerando o aumento alarmante de acidentes de trânsito e suas graves consequências.

O artigo 165 do CTB destaca-se como um dos mais relevantes em relação à embriaguez ao volante, estabelecendo a infração administrativa nos seguintes termos: Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Além disso, o CTB prevê medidas educativas, que são essenciais para conscientizar a população sobre os riscos associados à condução sob efeito de álcool. A promoção de campanhas de educação para o trânsito, incluindo palestras, cursos e ações em escolas, é fundamental para a formação de motoristas responsáveis.

Nos últimos anos, o CTB passou por revisões significativas, especialmente em resposta a elevadas taxas de acidentes relacionados ao consumo de álcool. O agravamento das penalidades e a inclusão de normas mais rigorosas refletem uma evolução nas percepções sociais sobre a relação entre álcool e direção.

Renato Marcão (2024) oferece uma análise sistemática e atualizada da parte criminal do CTB, incorporando as recentes alterações legislativas introduzidas pelas Leis nº 14.440/2022 e nº 14.599/2023. A Lei nº 14.440/2022 trouxe ajustes nos procedimentos administrativos de fiscalização, enquanto a Lei nº 14.599/2023 reforçou o controle sobre substâncias psicoativas ao estabelecer novas diretrizes

para o exame toxicológico e penalidades para sua ausência, conforme os artigos 165-B e 165-C.

Entre os delitos mais relevantes, destacam-se o homicídio culposo (art. 302), a lesão corporal culposa (art. 303), a condução sob influência de álcool ou substâncias psicoativas (art. 306), a participação em corridas não autorizadas (art. 308) e a direção sem habilitação gerando perigo de dano (art. 309). A análise de Marcão (2024) evidencia que tais crimes não apenas configuram infrações penais, mas também revelam a tensão entre a liberdade de locomoção e a proteção da vida, exigindo do intérprete uma leitura que articule o CTB com o Código Penal e com a jurisprudência consolidada.

3.2 A Lei nº 11.705/08 e o endurecimento das sanções

A promulgação da Lei n.º 11.705/2008, denominada Lei Seca, foi um marco na legislação brasileira sobre embriaguez ao volante. Antes da referida lei, a legislação exigia a comprovação de um perigo concreto para caracterizar a infração, o que dificultava a responsabilização de motoristas embriagados. Com a Lei Seca, a simples condução sob a influência de álcool tornou-se uma infração, independentemente do comportamento do motorista.

Entre as principais inovações da legislação de trânsito brasileira, a Lei Seca representou um marco ao criminalizar a condução de veículos sob influência de álcool, estabelecendo penalidades rigorosas. Contudo, foi com a Lei nº 12.760/2012 que a legislação ganhou maior abrangência e severidade. Esta reforma ampliou a definição de embriaguez, que antes focava quase exclusivamente no consumo de álcool, para incluir também outras substâncias psicoativas capazes de comprometer a capacidade psicomotora do condutor, conforme o Artigo 306 do CTB.

As penalidades para essa conduta incluem detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Além disso, a Lei nº 12.760/2012 expandiu os meios de prova para a constatação da alteração da capacidade psicomotora, permitindo o uso de sinais visíveis, exames clínicos, vídeos, testemunhos e outros meios admitidos em direito, além do teste de alcoolemia.

Posteriormente, a Lei nº 12.971/2014 e a Lei nº 13.546/2017 aprofundaram ainda mais o rigor da Lei Seca. A Lei nº 12.971/2014 trouxe alterações que

endureceram as penalidades para reincidentes e para casos de lesão corporal culposa. Já a Lei nº 13.546/2017 elevou significativamente as penas para motoristas que, sob efeito de álcool ou drogas, causam mortes no trânsito, alterando o Artigo 302 do CTB para prever reclusão de cinco a oito anos, além da suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir. Essas medidas visam não apenas punir, mas também prevenir comportamentos irresponsáveis, reconhecendo o caráter gravíssimo da escolha consciente de dirigir sob influência de substâncias e buscando reduzir drasticamente a probabilidade de acidentes fatais.

Um relatório de 2023, do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA) mostra que, após a implementação da Lei Seca, houve uma redução significativa no número de mortes em acidentes relacionados ao álcool. Em 2021, por exemplo, a taxa de mortalidade em acidentes de trânsito caiu 30% em comparação com o período anterior à lei, salvando milhares de vidas.

No entanto, a efetividade da legislação ainda enfrenta desafios. Um dos principais problemas é a resistência de motoristas em obedecer às normas estabelecidas. Estima-se que cerca de 25% dos motoristas abordados em blitzes recusam-se a realizar o teste do bafômetro, o que indica uma necessidade urgente de campanhas educativas voltadas para a conscientização da população sobre os riscos da embriaguez ao volante.

3.3 Alterações legislativas recentes

A Lei nº 12.760/2012 promoveu uma significativa alteração no Artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que passou a tipificar a conduta de "Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência."

Essa reforma representou um marco ao expandir a definição de embriaguez, que antes se focava predominantemente no consumo de álcool, para incluir também outras substâncias psicoativas capazes de comprometer a capacidade psicomotora do condutor. A mudança reconheceu que o risco no trânsito não se restringe ao álcool, abrangendo drogas ilícitas, medicamentos controlados e outras substâncias que alteram reflexos, percepção e julgamento, elevando a probabilidade de acidentes.

Posteriormente, a Lei nº 13.546/2017 trouxe uma abordagem mais severa para motoristas que, sob efeito de álcool ou drogas, causam mortes no trânsito. Essa alteração impactou o Artigo 302 do CTB, que trata do homicídio culposo na direção de veículo automotor. Especificamente, o § 3º do Art. 302 estabelece que:

Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Comparativamente, enquanto o Artigo 306 pune a mera conduta de dirigir com a capacidade psicomotora alterada (sendo um crime de perigo abstrato, ou seja, não exige a ocorrência de um dano para sua configuração), o Artigo 302, § 3º, eleva a pena para o homicídio culposo quando este é cometido sob a influência de álcool ou substância psicoativa. Essa distinção é crucial: o Art. 306 foca na prevenção da conduta de risco em si, enquanto o Art. 302, § 3º, atua na repressão qualificada da consequência fatal dessa conduta, reconhecendo a gravidade da escolha consciente de dirigir embriagado e tratando-a com maior reprovação social e jurídica, com penas de reclusão significativamente mais altas do que as previstas para o homicídio culposo simples.

Essas atualizações legislativas têm impacto direto na forma como a sociedade percebe a condução sob influência de álcool ou drogas. Ao endurecer as penalidades e ampliar o escopo da lei, o Estado transmite uma mensagem clara: dirigir nessas condições não é apenas uma infração administrativa, mas um crime que coloca em risco vidas humanas. Esse movimento contribui para a conscientização coletiva, reforçando campanhas educativas e fortalecendo a cultura de responsabilidade no trânsito.

Além disso, tais mudanças dialogam com políticas públicas mais amplas de segurança viária, alinhando o Brasil às recomendações internacionais da Organização Mundial da Saúde (OMS). No Manual “Beber e Dirigir” (2007), a OMS afirma que “a medida mais eficaz para reduzir os acidentes relacionados ao álcool é estabelecer e aplicar uma política de tolerância zero para a condução sob efeito de bebidas alcoólicas”. Da mesma forma, o Plano de Ação Global sobre o Álcool 2022–2030 reforça que os Estados Membros devem “implementar legislações rigorosas que proíbam a combinação de álcool e direção, acompanhadas de fiscalização efetiva e campanhas educativas”.

No âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), a Resolução A/RES/74/299 sobre Segurança Rodoviária Global destaca que “o consumo de álcool é um dos principais fatores de risco para acidentes de trânsito fatais e deve ser combatido por meio de políticas nacionais de tolerância zero”. Já as Declarações Políticas sobre Doenças Crônicas Não Transmissíveis (2011 e 2018) reconhecem o álcool como fator de risco e recomendam que os países adotem medidas integradas de prevenção, incluindo a segurança viária.

Assim, a legislação brasileira não apenas pune, mas também educa, ao estabelecer parâmetros que buscam proteger a vida e a integridade física de todos os usuários das vias, em consonância com essas diretrizes internacionais.

Em síntese, a evolução do CTB nos últimos anos reflete uma sociedade que exige maior rigor contra comportamentos de risco e que valoriza a preservação da vida. A ampliação da definição de embriaguez e o aumento das penas para crimes de trânsito são passos fundamentais para transformar a cultura da mobilidade no Brasil, tornando-a mais segura, consciente e responsável.

4. ANÁLISE CRIMINOLÓGICA

A análise criminológica da embriaguez ao volante permite compreender que o problema não se restringe ao campo jurídico, mas envolve dimensões cognitivas, sociais, econômicas e culturais. Dirigir sob efeito de álcool ou drogas não é apenas uma infração de trânsito: trata-se de uma conduta que revela negligência consciente e desprezo pela vida, exigindo respostas severas do Estado e da sociedade.

4.1 Impactos do álcool nas capacidades cognitivas e psicomotoras do condutor

O consumo de álcool exerce efeitos profundos e negativos sobre as funções cognitivas e psicomotoras que são indispensáveis para a condução segura de veículos. A intoxicação alcoólica, em sua fase inicial, costuma provocar “uma sensação de euforia e autoconfiança exagerada, levando o indivíduo a acreditar que está plenamente capaz de dirigir” (MSD Manuals, 2022, p. 4).

No entanto, essa percepção é ilusória e rapidamente dá lugar a uma série de prejuízos que comprometem a segurança viária. Entre os principais efeitos

observados estão a diminuição da coordenação motora, a lentidão nos reflexos e a redução da capacidade de julgamento e tomada de decisões.

Groce (2009) descreve a intoxicação alcoólica como uma condição que altera as funções neuropsicossomáticas, resultando em comportamentos de risco que, quando associados à direção, podem ter consequências fatais.

De acordo com o Global Status Report on Road Safety (OMS, 2018), “não existe nível seguro de ingestão de álcool para quem pretende conduzir veículos, pois qualquer quantidade ingerida já compromete funções cognitivas e psicomotoras essenciais para a direção” (OMS, 2018, p. 45). Pesquisas apontam que motoristas com níveis de álcool no sangue de 0,5 g/L têm um aumento de aproximadamente 50% na probabilidade de se envolver em acidentes, enquanto aqueles que apresentam níveis superiores a 1 g/L podem ter esse risco ampliado em até 300% (OMS, 2018, p. 47).

Além dos prejuízos na coordenação e nos reflexos, o álcool afeta diretamente a capacidade de concentração e a percepção do ambiente. O condutor embriagado apresenta dificuldades em identificar potenciais perigos na estrada, como pedestres, ciclistas, sinais de trânsito ou mudanças súbitas nas condições da via. Esse comprometimento é especialmente alarmante em situações de tráfego intenso ou em condições climáticas adversas, nas quais a atenção contínua e a reação rápida são fundamentais para evitar acidentes.

No contexto brasileiro, os impactos da embriaguez ao volante são evidenciados por estatísticas preocupantes. Estima-se que mais de 10 mil mortes anuais estejam relacionadas ao consumo de álcool por motoristas, sendo os jovens entre 18 e 34 anos os mais afetados (Denatran, 2020).

Globalmente, a OMS calcula que entre 20% e 30% das mortes no trânsito estejam associadas ao álcool, o que demonstra a dimensão do problema como questão de saúde pública (OMS, 2018, p. 52).

Do ponto de vista criminológico, dirigir sob efeito de álcool não pode ser considerado um simples ato imprudente, mas sim uma conduta que revela negligência consciente. O motorista que decide conduzir após ingerir bebidas alcoólicas assume deliberadamente o risco de causar danos graves a terceiros, o que justifica o endurecimento das penas previstas na legislação brasileira.

A Lei nº 12.760/2012 ampliou a definição de embriaguez para incluir não apenas o álcool, mas também outras substâncias psicoativas, enquanto a Lei nº

13.546/2017 estabeleceu penas de até 8 anos de reclusão para casos de homicídio culposo cometidos sob influência de álcool ou drogas.

4.2 A negligência e a imprudência como fatores de risco

A negligência e a imprudência são comportamentos que frequentemente acompanham a embriaguez ao volante e que, juntos, potencializam os riscos no trânsito. A negligência pode ser entendida como a ausência de cuidado e atenção que o condutor deve ter ao dirigir, traduzindo-se em uma postura passiva diante das responsabilidades inerentes à condução de um veículo.

Já a imprudência se manifesta na tomada de decisões arriscadas, como dirigir em alta velocidade, realizar ultrapassagens perigosas ou desrespeitar sinais de trânsito, atitudes que colocam em risco não apenas a vida do motorista, mas também a de terceiros.

Quando somados ao consumo de álcool, esses comportamentos tornam-se ainda mais perigosos. O álcool, por si só, compromete funções cognitivas e psicomotoras essenciais, como reflexos, coordenação motora e capacidade de julgamento. Ao ser associado à imprudência, cria-se um cenário de risco extremo, em que o condutor não apenas perde parte de sua capacidade de reação, mas também tende a adotar condutas mais ousadas e irresponsáveis.

Dados recentes do Jornal da USP (2024) revelam que cerca de 70% dos motoristas envolvidos em acidentes fatais apresentaram níveis de álcool acima do permitido, e muitos deles estavam agindo de forma imprudente, seja pela alta velocidade, seja pelo desrespeito às normas de trânsito. Esses números evidenciam a relação direta entre embriaguez, negligência e imprudência, configurando um dos principais fatores de mortalidade viária no Brasil.

A criminologia interpreta tais condutas como formas de violência viária, uma vez que o motorista embriagado e imprudente assume conscientemente o risco de causar danos graves a terceiros. Não se trata apenas de um ato isolado de irresponsabilidade, mas de uma prática que revela desprezo pelas normas de convivência e pela preservação da vida.

Por isso, o endurecimento das penas previsto na legislação brasileira, especialmente após a Lei nº 13.546/2017, busca responsabilizar de maneira mais

severa aqueles que, ao dirigir sob efeito de álcool, provocam mortes ou lesões graves.

Portanto, a análise criminológica da negligência e da imprudência associadas ao consumo de álcool revela que tais condutas não podem ser vistas como meros desvios individuais, mas como práticas que afetam diretamente a coletividade. A combinação de álcool e comportamentos imprudentes representa uma ameaça concreta à segurança viária, exigindo respostas firmes do Estado e da sociedade.

A legislação, ao endurecer penas, e as campanhas educativas, ao promover conscientização, caminham juntas na tentativa de reduzir os impactos dessa problemática, reforçando que dirigir embriagado é um crime contra a vida e não apenas uma infração de trânsito.

4.3 Impactos Socioeconômicos

Os impactos socioeconômicos dos acidentes de trânsito relacionados à embriaguez são profundos e abrangentes. Segundo estimativas do Ministério da Saúde, “os custos diretos e indiretos associados a acidentes de trânsito chegam a bilhões de reais anualmente, incluindo despesas médicas, danos materiais e perda de produtividade” (Brasil, 2019, p. 22). Esses custos não se limitam ao sistema de saúde, mas afetam também a economia nacional, uma vez que a perda de produtividade decorrente de mortes e incapacidades permanentes compromete o desenvolvimento social e econômico.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) reforça esse diagnóstico ao afirmar que “os acidentes de trânsito relacionados ao álcool representam uma carga significativa para os sistemas de saúde e para a economia, constituindo um problema de saúde pública global” (OMS, 2018, p. 63).

Dessa forma, a embriaguez ao volante não apenas ameaça vidas, mas também impõe custos elevados à sociedade, justificando políticas públicas rigorosas de prevenção e fiscalização. Além disso, os impactos emocionais nas famílias das vítimas são incalculáveis. A perda de um ente querido em um acidente de trânsito pode resultar em traumas psicológicos duradouros, afetando não apenas a família, mas também a comunidade em que vivem.

A análise dos dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) revela que, de junho de 2008 a maio de 2025, mais de 3,2 milhões de infrações

relacionadas à Lei Seca foram registradas, evidenciando a necessidade de uma abordagem multifacetada para combater a embriaguez ao volante. Segundo relatório oficial, “a aplicação da Lei Seca tem resultado em milhões de autuações, demonstrando tanto a persistência do comportamento de risco quanto a importância da fiscalização contínua” (Senatran, 2025, p. 18).

Essa situação não apenas onera o sistema de saúde pública, mas também afeta a economia como um todo, uma vez que os custos diretos e indiretos dos acidentes de trânsito relacionados ao álcool incluem despesas médicas, danos materiais e perda de produtividade (Brasil, Ministério da Saúde, 2019).

A Organização Mundial da Saúde (OMS) reforça que “os acidentes de trânsito associados ao consumo de álcool representam uma carga significativa para os sistemas de saúde e para a economia global” (OMS, 2018, p. 63).

Segundo o Observatório Brasileiro de Informações sobre Drogas (OBID), vinculado à Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (SENAD/MJSP), que reúne dados oficiais que mostram o impacto do álcool no trânsito e na sociedade, os impactos do álcool no trânsito incluem não apenas mortes e internações, mas também prejuízos econômicos bilionários.

O instituto destaca que “o consumo de bebidas alcoólicas está diretamente associado ao aumento da mortalidade e das internações hospitalares por acidentes de trânsito, além de gerar custos anuais de bilhões de reais para o Estado brasileiro, decorrentes da perda de produtividade e dos gastos públicos com saúde e segurança” (OBID, 2025, p. 12). Esses dados reforçam que a embriaguez ao volante constitui não apenas um problema de saúde pública, mas também um grave desafio socioeconômico para o país.

4.4 Casos e Exemplos

Estudos de caso de acidentes de trânsito relacionados à embriaguez podem ilustrar a gravidade do problema. Citado como exemplo, um relato acidente do Portal Oeste Mais (2026), que causou um forte impacto na sociedade foi o ocorrido na madrugada do dia 06 de setembro do ano de 2025, na SC-160, envolvendo uma caminhonete Toyota Hilux. “O homem conduzia o veículo, enquanto a vítima em óbito identificada como Fernanda Eliete Jacoby, de 18 anos, e outra mulher, que foi socorrida em estado grave e levada ao hospital.”

Segundo o Ministério Público de Santa Catarina (2026), um homem dirigia em alta velocidade quando derrapou em uma curva, ao perder o controle. O carro colidiu contra uma parede rochosa às margens da rodovia. A menina que estava no banco traseiro do carro morreu, instantaneamente, em virtude do capotamento e do impacto da colisão.

Segundo o Portal (2026), o Ministério Público de Santa Catarina apresentou denúncia contra o motorista, atribuindo-lhe dois crimes contra a vida: homicídio e tentativa de homicídio, ambos qualificados pelo uso de meio que gerou risco coletivo. Tais delitos estão previstos no artigo 121 do Código Penal. Segundo a acusação, o réu teria agido em dolo eventual, ao assumir o risco de provocar a morte. Além disso, foi denunciado por ter deixado o local sem prestar socorro às vítimas, conforme o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro.

Paralelamente à ação penal, a Promotoria de Justiça de Modelo/SC requereu medidas cautelares, que foram deferidas pelo Judiciário. Entre elas estão a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação durante o andamento do processo, a obrigação de comparecimento periódico em juízo e a proibição de se ausentar da comarca ou frequentar ambientes como bares, boates e festas.

Além disso, em Ji-Paraná, Rondônia, Maicon sofreu um acidente gravíssimo em razão de um condutor que dirigia na contramão e embriagado. Segundo o Rondônia Atual, “testemunhas e imagens de câmeras de monitoramento mostram que o motorista de um Chevrolet Onix subia pela T-20 na contramão sentido Rua Curitiba e, ao chegar no cruzamento, invadiu a preferencial, colidindo violentamente contra uma motocicleta Honda Bros que trafegava corretamente pela Rua São Paulo, sentido T-23” (Rondônia Atual, 2025). “Com o impacto, o motociclista foi arremessado ao alto e caiu na calçada. Ele foi socorrido pelo SAMU em estado gravíssimo e encaminhado com urgência ao Hospital Municipal, correndo risco de morte.” Após 40 dias a lutar pela vida, Maicon faleceu.

O ministério público denunciou o motorista por homicídio doloso no trânsito e embriaguez ao volante. Segundo a acusação ele conduzia um carro na contramão, em velocidade acima da permitida, sem possuir CNH e com a capacidade psicomotora alterada pela ingestão de álcool. Ainda no local do acidente, o motorista do veículo automotor foi submetido ao teste do etilômetro, que confirmou embriaguez.

Outro exemplo que impactou a sociedade ocorreu em Araçatuba, São Paulo, na manhã de 24/07/2025, quando um juiz aposentado dirigia embriagado com uma mulher nua no colo, atropelou uma ciclista, foi detido e solto no dia 25/07/2025 após pagar fiança de quarenta mil reais. A vítima, uma auxiliar de cozinha de 30 anos, sofreu traumatismo craniano e múltiplas fraturas. Segundo o G1, “durante o procedimento cirúrgico, a ciclista sofreu duas paradas cardíacas e permaneceu internada em estado grave na UTI da Santa Casa de Araçatuba” (G1, 2025).

Esse caso evidencia de forma dramática os riscos da combinação entre álcool e direção, além de levantar debates sobre impunidade e responsabilidade civil. Ademais, um acidente ocorrido em Ji-Paraná/RO, em 2018, envolveu um motorista de caminhão boiadeiro que, com sintomas de embriaguez, avançou a preferencial e matou uma criança de 10 anos.

O ocorrido foi na Rua Cauchero, T-15, segundo distrito de Ji-Paraná. Mãe e filha seguiam em uma motocicleta Honda Bros quando foram surpreendidas pelo caminhão atravessando a preferencial. A condutora da motocicleta tentou parar, mas não conseguiu e se chocou na lateral da carroceria. A criança caiu debaixo da roda e teve a cabeça esmagada. O condutor fugiu do local sem prestar socorro.

Segundo o Comando 190, “o motorista do caminhão, identificado como Dianaton Alves de Melo França, de 29 anos, fugiu do local sem prestar qualquer apoio às vítimas, sendo localizado posteriormente e submetido a exame clínico de constatação de alteração da capacidade psicomotora.” (Comando 190, 2018).

Casos como esse ressaltam a importância de medidas preventivas e educativas. A implementação de blitzes de fiscalização e campanhas de conscientização podem contribuir para a redução dos índices de acidentes relacionados à embriaguez.

4.5 Dados estatísticos

Segundo o Jornal da USP, o Brasil registrou quase 11 mil óbitos e 76 mil hospitalizações em acidentes de trânsito provocados pelo consumo de álcool. Nos últimos dois anos, a mistura de álcool e direção matou mais de 2.400 pessoas no país. De acordo com o psiquiatra Arthur Guerra, especialista na área de álcool e drogas, “para conter o número de acidentes é necessário aumentar a fiscalização, já

que a não obrigatoriedade da realização do teste do bafômetro deixa implícita uma possível permissibilidade para beber e dirigir” (Jornal da USP, 2025).

O especialista acrescenta: “A lei é muito clara, não quer fazer, não faz, mas se o policial quiser que você faça, ele te conduz à delegacia e quem vai avaliar a situação é o delegado e não o policial” (Jornal da USP, 2025).

De acordo com o especialista Arthur Guerra (2024), aproximadamente 5,4% dos brasileiros afirmaram já ter dirigido após consumir bebidas alcoólicas. O psiquiatra alerta que não é necessário ingerir grandes quantidades para que os reflexos sejam comprometidos: “uma única taça de vinho ou uma dose de destilado já é suficiente para reduzir a capacidade de reação do motorista”. Isso significa que mesmo pequenas doses podem colocar em risco não apenas a vida de quem está ao volante, mas também a de passageiros e pedestres.

O novo relatório do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA), reforça essa preocupação ao revelar que mais de 10 mil brasileiros morrem todos os anos em acidentes de trânsito relacionados ao consumo de álcool. Esses números evidenciam que a combinação entre bebida e direção não é apenas uma questão de escolha individual, mas sim um grave problema de saúde pública que impacta milhares de famílias (CISA, 2025).

Em concordância a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018), relata que aproximadamente 27% dos acidentes de trânsito em escala global estão relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas. No contexto brasileiro, a mesma entidade aponta que a influência do álcool nos óbitos por acidentes de trânsito apresenta diferenças significativas entre os sexos: 36,7% entre homens e 23% entre mulheres.

Além disso, o Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA, 2022) calculou que, apenas no ano de 2021, cerca de 10.877 óbitos poderiam ter sido evitados caso não houvesse consumo de álcool associado à direção.

Esses dados reforçam a relevância do tema como problema de saúde pública e evidenciam a necessidade de políticas de prevenção, fiscalização rigorosa e campanhas educativas voltadas para a redução da associação entre álcool e direção.

Ainda de acordo as análises de casos apresentados no decorrer do presente trabalho, a faixa etária mais atingida é a de jovens e adultos entre 18 e 34 anos. Esse dado é particularmente alarmante, pois representa uma parcela da população em plena fase produtiva, responsável por grande parte da força de trabalho e do

desenvolvimento social do país. A perda precoce de vidas nessa faixa etária gera consequências profundas, tanto emocionais quanto econômicas.

Portanto, a mensagem é clara: não existe consumo seguro de álcool quando a intenção é dirigir. Uma única dose já pode ser suficiente para causar um acidente fatal. A conscientização e a responsabilidade individual são fundamentais, mas políticas públicas eficazes, fiscalização rigorosa e campanhas educativas contínuas também desempenham papel essencial na redução desses índices.

5. EFICÁCIA DAS MEDIDAS PUNITIVAS E EDUCATIVAS

A eficácia das medidas de combate à embriaguez ao volante depende não apenas da severidade das sanções previstas em lei, mas também da capacidade de fiscalização e da implementação de políticas educativas permanentes. A legislação brasileira avançou ao endurecer penas e ampliar mecanismos de responsabilização, mas os índices de reincidência e a resistência de motoristas em cumprir as normas demonstram que o problema exige uma abordagem multifacetada.

5.1 Desafios da fiscalização e o fenômeno da reincidência

A eficácia das medidas punitivas contra a embriaguez ao volante é frequentemente comprometida pela dificuldade de fiscalização. Apesar das leis rigorosas, a resistência de motoristas em se submeterem ao teste do bafômetro representa um desafio significativo.

Segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito, a recusa ao teste corresponde a 63,9% das autuações por infrações relacionadas à embriaguez (Senatran, 2025). Esse cenário evidencia a necessidade de aprimorar os mecanismos de fiscalização e conscientização, uma vez que a recusa ao exame não elimina a responsabilidade administrativa do condutor.

Esse fenômeno de reincidência é preocupante. A análise mostra que motoristas que já foram autuados por embriaguez têm maior probabilidade de reincidir. Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, constantes no Anuário Estatístico da PRF – 2024, aproximadamente 40% dos motoristas autuados por embriaguez eram reincidentes, evidenciando a necessidade de estratégias mais eficazes para lidar com esse problema (PRF, 2024).

Para enfrentar essa questão, é fundamental que as autoridades implementem medidas de conscientização e educação, além de ações de fiscalização mais efetivas. Campanhas educativas que enfatizem os perigos do álcool e a responsabilidade no trânsito podem ajudar a mudar a percepção social sobre a condução sob efeito de álcool.

5.2 Eficácia das penalidades do Art. 306 do CTB

O artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da condução de veículos com a capacidade psicomotora alterada em razão do álcool ou de outras substâncias psicoativas, representa um dos pilares da política nacional de combate à embriaguez ao volante. A previsão de penalidades como detenção, multa e suspensão ou proibição de se obter a habilitação tem como objetivo desencorajar a prática e reforçar a gravidade da conduta.

Em termos práticos, a aplicação rigorosa dessas sanções busca não apenas punir o infrator, mas também produzir um efeito pedagógico e preventivo, sinalizando à sociedade que dirigir sob efeito de álcool é um crime contra a vida.

Todavia, a legislação processual penal prevê mecanismos como o Acordo de Não Persecução Penal (ANPP), introduzido pela Lei nº 13.964/2019, e a Suspensão Condicional do Processo, prevista no artigo 89 da Lei nº 9.099/1995, que podem ser aplicados em casos específicos de embriaguez ao volante. Esses instrumentos visam reduzir a sobrecarga do sistema judiciário e oferecer alternativas penais, sem afastar o caráter pedagógico da norma (Brasil, 1995; Brasil, 2019).

Contudo, a análise criminológica e crítica da eficácia dessas penalidades revela que a mera previsão legal não é suficiente para provocar uma mudança efetiva de comportamento. A experiência brasileira demonstra que, embora a legislação tenha se tornado mais severa ao longo dos anos, os índices de acidentes relacionados à embriaguez continuam elevados. Isso sugere que a eficácia das sanções depende de sua conjugação com políticas de educação e conscientização. Campanhas educativas permanentes, que enfatizem os perigos do álcool e a importância da responsabilidade no trânsito, são fundamentais para consolidar uma cultura de segurança viária.

A educação contínua, aliada a uma fiscalização eficaz, constitui o caminho mais promissor para reduzir os índices de acidentes. A fiscalização, por sua vez,

deve ser sistemática e visível, de modo a aumentar a percepção de risco entre os motoristas. Sem fiscalização efetiva, a lei perde parte de sua força dissuasória, tornando-se letra morta. Nesse sentido, o papel das autoridades de trânsito é crucial para garantir que as penalidades previstas no Art. 306 sejam aplicadas de forma consistente e uniforme.

Vale salientar que, segundo especialistas, as penalidades ainda podem ser consideradas brandas diante da gravidade da conduta. O psiquiatra Arthur Guerra, referência nacional em estudos sobre álcool e drogas, defende que, além da apreensão da carteira de habilitação até o esclarecimento do fato, as multas deveriam ser mais pesadas, de modo que os infratores sintam o impacto financeiro da infração.

Para Guerra (2024), “a punição deve ser suficientemente severa para desestimular a reincidência e provocar reflexão sobre os riscos assumidos”. Essa perspectiva reforça a ideia de que a sanção deve ter caráter pedagógico e preventivo, sinalizando à sociedade que dirigir sob efeito de álcool é um crime contra a vida.

Portanto, a eficácia das penalidades do Art. 306 do CTB deve ser compreendida em uma dimensão mais ampla: não basta punir, é necessário educar e fiscalizar. A combinação de sanções rigorosas, campanhas educativas e fiscalização constante é o que pode garantir resultados mais consistentes na redução da violência viária. A legislação brasileira, ao endurecer as penas, dá um passo importante, mas a verdadeira transformação cultural só ocorrerá quando a sociedade internalizar que dirigir sob efeito de álcool é uma conduta criminosa e inaceitável.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como escopo a análise dos impactos da embriaguez ao volante nos índices de acidentes de trânsito no Brasil, examinando a evolução legislativa, os efeitos psicomotores do álcool, a dimensão criminológica da conduta e seus reflexos socioeconômicos. A partir do conjunto de elementos investigados, passa-se ao exame conclusivo de cada aspecto abordado, à maneira de um relatório sentencial, sintetizando as principais constatações do estudo.

Quanto à evolução legislativa, verificou-se que o ordenamento jurídico brasileiro percorreu um caminho progressivo de endurecimento normativo no combate à embriaguez ao volante. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estabeleceu as bases da regulação, tipificando a infração administrativa. A Lei Seca (Lei nº 11.705/2008) representou uma ruptura paradigmática ao criminalizar a conduta independentemente da comprovação de perigo concreto.

As Leis nº 12.760/2012, nº 12.971/2014 e nº 13.546/2017 aprofundaram sucessivamente esse rigor, ampliando o conceito de embriaguez para incluir outras substâncias psicoativas e elevando as penas para até oito anos de reclusão nos casos de homicídio culposo praticado sob influência de álcool ou drogas.

As reformas mais recentes, introduzidas pelas Leis nº 14.440/2022 e nº 14.599/2023, reforçaram os controles sobre substâncias psicoativas e os procedimentos de fiscalização. Conclui-se, neste ponto, que a trajetória legislativa é coerente com as recomendações internacionais da OMS e da ONU, traduzindo um compromisso normativo crescente com a proteção da vida.

Quanto aos efeitos psicomotores do álcool e sua relação com a sinistralidade viária, restou demonstrado que não existe nível seguro de ingestão alcoólica para quem pretende conduzir veículos. Já doses reduzidas comprometem reflexos, coordenação motora, percepção do ambiente e capacidade de julgamento.

Os dados científicos indicam que motoristas com 0,5 g/L de álcool no sangue têm risco de acidente aumentado em aproximadamente 50%, e aqueles com níveis superiores a 1 g/L elevam esse risco em até 300%. No Brasil, estima-se que mais de 10 mil mortes anuais estejam associadas ao consumo de álcool por condutores, com maior concentração na faixa etária de 18 a 34 anos, o que representa uma perda irreparável de vidas em plena fase produtiva.

Tais evidências conduzem à conclusão de que a embriaguez ao volante é, antes de qualquer qualificação jurídica, um problema de saúde pública de gravidade inequívoca. Quanto à análise criminológica, a pesquisa evidenciou que dirigir sob efeito de álcool não configura mero ato imprudente ou acidente fortuito, mas sim uma conduta que revela negligência consciente e, em certos casos, dolo eventual.

O motorista que, ciente dos efeitos do álcool, opta por conduzir veículo, assume deliberadamente o risco de causar dano grave a terceiros. Os casos analisados ilustram com dramaticidade a dimensão humana dessa problemática e a variedade de perfis sociais nela envolvidos. A criminologia interpreta tais condutas

como formas de violência viária, exigindo resposta penal proporcional à gravidade do bem jurídico lesado, que é a vida humana.

Quanto aos impactos socioeconômicos, a pesquisa demonstrou que os custos decorrentes dos acidentes de trânsito relacionados ao álcool transcendem o sistema de saúde e alcançam a economia nacional em sua totalidade. As despesas médicas, os danos materiais e a perda de produtividade gerados por mortes e incapacidades permanentes representam um ônus bilionário ao Estado brasileiro, conforme apontam o Ministério da Saúde, a OMS e o Observatório Brasileiro de Informações sobre Drogas (OBID).

A análise dos dados da Senatran, que registrou mais de 3,2 milhões de infrações à Lei Seca entre 2008 e 2025, evidencia, simultaneamente, a persistência do comportamento de risco e a necessidade de fiscalização contínua e permanente. Além dos custos materiais, os impactos emocionais sobre as famílias das vítimas são incalculáveis e constituem uma dimensão do problema frequentemente subestimada nas análises econômicas.

Quanto à eficácia das medidas punitivas e educativas, constatou-se que o endurecimento das penalidades, embora necessário, não é suficiente por si só para provocar mudança efetiva de comportamento. O dado de que aproximadamente 63,9% das autuações por embriaguez resultam em recusa ao teste do bafômetro, e de que cerca de 40% dos infratores são reincidentes, demonstra que a pena, desacompanhada de fiscalização efetiva e educação continuada, perde sua força dissuasória.

O art. 306 do CTB possui relevante potencial preventivo e pedagógico, mas sua eficácia plena depende da conjugação entre sanção rigorosa, fiscalização sistemática e campanhas de conscientização permanentes.

Em conclusão geral, os elementos analisados ao longo da pesquisa convergem para uma constatação central: o combate à embriaguez ao volante exige uma abordagem multidimensional, que articule legislação severa, fiscalização constante e transformação cultural. O Brasil avançou significativamente no plano normativo, alinhando-se às melhores práticas internacionais de segurança viária.

No entanto, enquanto persistirem a impunidade percebida, a resistência à fiscalização e a ausência de uma cultura sólida de responsabilidade no trânsito, os índices de mortalidade permanecerão em patamares inaceitáveis. A verdadeira mudança não se operará apenas pela letra da lei, mas pelo momento em que a

sociedade brasileira internalizar, coletivamente, que dirigir sob efeito de álcool não é uma escolha individual de risco calculado: é um crime contra a vida, com vítimas reais, famílias destruídas e consequências irreversíveis.

Nesse sentido, a articulação entre o Estado, as instituições de ensino e a sociedade civil é condição indispensável para a construção de um trânsito mais seguro, justo e humano.

7. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julyver Modesto. **Portal do Trânsito e Mobilidade**. Disponível em <https://www.portaldotransito.com.br/author/julyver_modesto/> Acesso em 3 fev. 2026.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Diário Oficial da União, Brasília, 24 set. 1997.

BRASIL. Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995. **Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais**. Diário Oficial da União, Brasília, 27 set. 1995.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10588486/art-306-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infrações e crimes de trânsito**. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), e da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores**. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10588942/art-302-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.964, de 24 de dezembro de 2019. Aperfeiçoa a legislação penal e processual penal**. Diário Oficial da União, Brasília, 24 dez. 2019.

BRASIL. **Ministério da Saúde. Impactos Econômicos dos Acidentes de Trânsito no Brasil**. Brasília: Ministério da Saúde, 2019.

BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Anuário Estatístico da Polícia Rodoviária Federal – 2024. Brasília: PRF, 2025. Disponível em <<https://www.gov.br/prf>> Acesso em 28 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Relatório de Fiscalização da Lei Seca 2008–2025. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2025. Disponível em <<https://www.gov.br/senatran>> Acesso em 28 abr. 2026.

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 18 mar. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10588486/art-306-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infrações e crimes de trânsito. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm> Acesso em 18 mar. 2026.

BRASIL. Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Altera dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), e da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10588942/art-302-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>> Acesso em 18 mar. 2026.

CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). Álcool e acidentes de trânsito no Brasil. São Paulo: CISA, 2022.

COMANDO 190. Motorista de caminhão boiadeiro com sintomas de embriaguez alcoólica avança preferencial e mata criança de 10 anos em Ji-Paraná. Ji-Paraná, 03 nov. 2018. Disponível em <<https://comando190.com.br/noticias/ji-parana-transito/motorista-de-caminhao-boiadeiro-com-sintomas-de-embriagues-alcoolica-avanca-preferencial-e-mata-crianca-de-10-anos-em-ji-parana/7409>> Acesso em 18 mar. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Relatório Anual de Acidentes de Trânsito no Brasil. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2020.

G1. Mulher atropelada por juiz aposentado em Araçatuba teve duas paradas cardíacas durante cirurgia e segue em estado grave. Rio Preto e Araçatuba: G1/TV TEM, 25 jul. 2025. Disponível em <<https://g1.globo.com/sp/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia>> Acesso em: 28 abr. 2026.

G1 SÃO JOSÉ DO RIO PRETO E ARAÇATUBA. **Juiz aposentado que dirigia bêbado e atropelou ciclista é solto mediante fiança de R\$ 40 mil.** São José do Rio Preto e Araçatuba, 25 jul. 2025. Disponível em <<https://g1.globo.com/sp/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2025/07/25/juiz-aposentado-que-dirigia-embriagado-com-mulher-nua-no-colo-e-atropelou-ciclista-e-solto-mediante-fianca-de-r-40-mil.ghtml>> Acesso em 18 mar. 2026.

GROCE, R. **Alcohol intoxication and neuropsychosomatic functions.** *Journal of Substance Use*, v. 14, n. 3, p. 145–152, 2009.

GUERRA, Arthur. **Álcool e direção são responsáveis por mais de 10 mil mortes no trânsito no País.** *Jornal da USP*, São Paulo, 05 dez. 2024. Disponível em <<https://jornal.usp.br/?p=832349>> Acesso em 28 abr. 2026.

JORNAL DA USP. **Artigo sobre os impactos do álcool e direção.** São Paulo: USP, 2024.

JORNAL DA USP. **Mistura de álcool e direção matou mais de 2.400 pessoas nos últimos dois anos no Brasil.** São Paulo: Jornal da USP, 2025. Disponível em <<https://jornal.usp.br>> Acesso em 28 abr. 2026.

MARCÃO, Renato. **Crimes de trânsito.** 7. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. E-book. ISBN 9788553623174. Disponível em <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553623174/>> Acesso em 3 fev. 2026.

MSD MANUALS. **Intoxicação e abstinência de álcool – Tópicos especiais.** Edição para profissionais. Disponível em <<https://www.msdmanuals.com>> Acesso em 27 abr. 2026.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declarações Políticas sobre Doenças Crônicas Não Transmissíveis.** Nova Iorque: ONU, 2011; 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução A/RES/74/299: Aprimorando a Segurança Rodoviária Global.** Nova Iorque: ONU, 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Beber e Dirigir: Manual para Profissionais de Trânsito e Saúde.** Genebra: OMS, 2007.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety 2018.** Geneva: WHO, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Plano de Ação Global sobre o Álcool 2022–2030.** Genebra: OMS, 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Global sobre Álcool e Saúde.** Genebra: OMS, 2019.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Global status report on road safety 2018.** Geneva: WHO, 2018.

PORTAL GOV.BR (Ministério dos Transportes). **17 anos da Lei Seca**. Brasília: Ministério dos Transportes, jun. 2025.

PORTAL OESTE MAIS. **Motorista embriagado que causou acidente e matou jovem de 18 anos é denunciado no Oeste**. Oeste Mais, 23 fev. 2026. Disponível em <<https://www.oestemais.com/justica/2026/02/23/motorista-embriagado-que-causou-acidente-e-matou-jovem-de-18-anos-e-denunciado-no-oeste/>> Acesso em 27 fev. 2026.