



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO

OSTENSIBLE TRAFFIC POLICING AS A TOOL FOR CRIME PREVENTION AND REDUCTION IN THE CONTEXT OF THE DRY LAW IN URBAN TRAFFIC

LA POLICÍA DE TRÁFICO ABIERTA COMO HERRAMIENTA DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE LA DELINCUENCIA EN EL CONTEXTO DE LA LEY SECA EN EL TRÁFICO URBANO

Eduardo Miguel Felicio Fagundes¹, Suellen Cristo de Freitas¹

e595655

<https://doi.org/10.47820/recima21.v5i9.5655>

PUBLICADO: 09/2024

RESUMO

O presente artigo é uma revisão bibliográfica de literatura sobre o Policiamento Ostensivo de Trânsito como ferramenta na prevenção e redução da criminalidade no contexto da Lei Seca. Visa compreender as ferramentas de prevenção e redução da criminalidade relacionadas à Lei Seca, bem como a aplicação do Policiamento Ostensivo de Trânsito. Dirigir sob efeito de álcool é comportamento de risco associado a expressivo volume de acidentes de trânsito. São adotadas, em território nacional, ações de fiscalização, de sanções administrativas e criminais de motoristas flagrados com tal comportamento. Compreende-se que o Policiamento Ostensivo de Trânsito é fundamental para a prevenção, combate e consequente redução da criminalidade relacionada ao álcool e direção. Para o desenvolvimento do estudo, foi realizado levantamento bibliográfico dos últimos 15 anos (2009 a 2024) e encontrados 75 artigos, dos quais 11 foram selecionados para análise, pois compreendiam especificamente o Policiamento Ostensivo de Trânsito, Lei Seca e embriaguez na direção. Além de levantamento documental, foram identificados os aspectos conceituais, legais e a caracterização da Lei Seca aplicada pelo policiamento ostensivo de trânsito, a qual busca prevenir e reduzir os índices de condutores alcoolizados na direção de veículo automotor. Concluiu-se a necessidade de manter fiscalização e educação continuada, pois apesar de a prática do consumo abusivo de bebida alcoólica e direção ter reduzido no Brasil, a prática de dirigir após o consumo de qualquer quantidade de álcool ainda continua elevada. Portanto, torna-se necessário manter a fiscalização de álcool e direção, visando a redução dos acidentes de trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: Policiamento Ostensivo no Trânsito. Direção. Embriaguez. Lei Seca.

ABSTRACT

This article is a bibliographical review of the literature on Ostensive Traffic Policing as a tool for preventing and reducing crime in the context of the Dry Law. It aims to understand the crime prevention and reduction tools related to the Dry Law, as well as the application of Ostensive Traffic Policing. Driving under the influence of alcohol is a risky behavior associated with a significant number of traffic accidents. Enforcement actions, administrative and criminal sanctions for drivers caught engaging in this behavior are adopted throughout the country. It is understood that Ostensive Traffic Policing is fundamental to preventing, combating and consequently reducing crime related to drinking and driving. In order to carry out the study, a bibliographic survey was carried out over the last 15 years (2009 to 2024) and 75 articles were found, 11 of which were selected for analysis, as they specifically covered Ostensive Traffic Policing, Dry Law and drunk driving. In addition to a documentary survey, the conceptual and legal aspects were identified, as well as the characterization of the Dry Law applied by ostensive traffic policing, which seeks to prevent and reduce the rates of drunk driving. It was concluded that there is a need for continued monitoring and education, because although the practice of abusive drinking and driving has reduced in Brazil, the practice of driving after consuming any amount of alcohol is still high. Therefore, it is necessary to keep monitoring alcohol and driving in order to reduce traffic accidents.

KEYWORDS: *Ostensible Policing in Traffic. Direction. Drunkenness. Prohibition.*

¹ Polícia Militar do Paraná - PMPR.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

RESUMEN

Este artículo es una revisión bibliográfica de la literatura sobre la Vigilancia Ostensiva del Tráfico como herramienta de prevención y reducción de la delincuencia en el contexto de la Ley Seca. Su objetivo es comprender las herramientas de prevención y reducción de la delincuencia relacionadas con la Ley Seca, así como la aplicación de la Vigilancia Ostensiva del Tráfico. Conducir bajo los efectos del alcohol es un comportamiento de riesgo asociado a un número significativo de accidentes de tráfico. En todo el país se aplican medidas coercitivas y sanciones administrativas y penales a los conductores sorprendidos en esta conducta. Se entiende que la vigilancia intensiva del tráfico es fundamental para prevenir, combatir y, en consecuencia, reducir la delincuencia relacionada con la conducción bajo los efectos del alcohol. Para llevar a cabo el estudio, se ha realizado una prospección bibliográfica de los últimos 15 años (2009 a 2024) y se han encontrado 75 artículos, de los cuales se han seleccionado 11 para su análisis, ya que trataban específicamente sobre la Vigilancia Ostensiva del Tráfico, la Ley Seca y la conducción bajo los efectos del alcohol. Además de un estudio documental, se identificaron los aspectos conceptuales y jurídicos, así como la caracterización de la Ley Seca aplicada por la policía de tránsito ostensiva, que busca prevenir y reducir los índices de conducción en estado de ebriedad. Se llegó a la conclusión de que es necesario continuar con la vigilancia y la educación, porque aunque la práctica del consumo abusivo de alcohol al volante se haya reducido en Brasil, la práctica de la conducción bajo los efectos del alcohol sigue siendo un problema.

PALABRAS CLAVE: *Policía ostensible en el tráfico. Dirección. Embriaguez. Prohibición.*

INTRODUÇÃO

O consumo excessivo de bebidas alcoólicas é de longa data, conhecido causador de problemas de saúde na população brasileira (Malta *et al.*, 2014). Também está relacionado ao aumento das causas externas de violência, que podem ser resumidas em homicídios, suicídios e acidentes em geral. O álcool é a droga mais disponível para o consumo, por ser um produto de baixo custo de produção e que independe da região para sua produção e seu acesso.

A Organização Mundial de Saúde estimou em 2004, que 2 bilhões de pessoas em todo o mundo consumiam bebidas alcoólicas (World Health Organization, 2007). Em 2007, o governo brasileiro aprovou o decreto nº 6.117, que dispõe sobre a Política Nacional para o Álcool que deve ser implementada sob a coordenação da Secretaria Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas. Este decreto considera bebida alcoólica aquela que contiver o equivalente ou superior a 0,5 graus Gay-Lussac. Todos esses números ocasionam um custo elevadíssimo em serviços de saúde para a economia dos países, sobretudo naqueles em desenvolvimento, onde pode chegar a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) os custos oriundos dos acidentes de trânsito. Caso as tendências se mantenham, porém, nas próximas décadas, os acidentes de trânsito tendem a manter o crescimento, onde as populações mais vulneráveis e os países em desenvolvimento seguirão como os mais atingidos (Santil; Lobão, 2020).

A Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, também conhecida por Lei Seca, resultou da tentativa em se diminuir a tragédia gerada no Brasil pelos acidentes de trânsito, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo alcoolemia zero e mais severidades ao condutor de veículo que dirigir sobre a influência de álcool (Guimarães; Carvalho, 2013) e “com a finalidade de estabelecer



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool”. A nova legislação estende as penalidades para o condutor que apresentar “qualquer concentração de álcool por litro de sangue”, ou seja, quanto maior a presença do entorpecente na corrente sanguínea fica mais evidente o descumprimento à norma” (Costa *et al.*, 2020).

Em 2012, Costa *et al.*, (2020) referem que houve novas mudanças trazidas pela Lei nº 12.760: aumento de mais de 100% da multa, supressão da exigência de confirmação de seis ou mais decigramas de álcool por litro de sangue para caracterização do crime de embriaguez ao volante, abrindo a possibilidade de outras provas além do teste do etilômetro. Em 2016, nova mudança: a multa para o motorista dirigindo sob o efeito de álcool ou que se recuse a fazer o teste do etilômetro subiu para R\$ 2.934,70, com suspensão da carteira de motorista por 12 meses (Costa *et al.*, 2020).

Para a Polícia Militar está reservada a realização da preservação da ordem pública através da polícia ostensiva, missão esta estabelecida pela CRFB/88, no seu art. 144, § 5º. É sempre importante ressaltar o que reserva o CTB à Polícia Militar, com base no seu art. 23, inciso III, que segundo Lazzari e Witter (2004, p. 13):

“[...] executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados”.

Portanto, cabe à PM, com base na Constituição Federal, o policiamento ostensivo, levando em consideração que o policiamento de trânsito é uma de suas modalidades, porém o CTB regulamenta que somente após o convênio firmado realizará a fiscalização de trânsito.

1. LEI SECA: ASPECTOS LEGAIS E INDICADORES DOS ÚLTIMOS 15 ANOS

Para a Associação Brasileira de Educação no Trânsito (ABETRA), a relação álcool e volante revela facetas cruéis. Em quase 75% dos acidentes com vítimas fatais existe um motorista alcoolizado envolvido. O Brasil está no topo da lista de países com maior número de acidentes de trânsito no mundo, com um milhão de acidentes por ano; o resumo disto são 300 mil vítimas, 50 mil fatais (Abetran, 2012). Afirma-se ainda que é comum que motoristas alcoolizados venham a repetir a infração.

Em 1998, o Ministério da Saúde estabeleceu um grupo de trabalho que deveria formular a Política Nacional para Redução de Acidentes e Violências, que foi promulgada em 2001, pelo Ministério, com o nome de Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências. Esse documento descreve e analisa diferentes leis, diretrizes, normas, portarias setoriais e intersetoriais, que interagem e interferem nas informações da área da saúde e sua prática, tais como o Código de Trânsito de 1997 (Nascimento; Garcia, 2009).

O documento alerta para a falta de articulação existente entre alguns sistemas de informações e coleta de dados, a saber: o Boletim de Ocorrência Policial (BO), o Boletim de Registro dos Acidentes de Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Sistema de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

Informações Hospitalares do Sistema Único de Saúde (SIH/SUS), o Sistema de Informação de Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM/MS) e o Sistema Nacional de Informações Tóxico-Farmacológicas (Sinitox), ou seja, as principais fontes oficiais de informações para o estudo dos acidentes e violências (Minayo, 2006).

O Plano Nacional propõe um programa para a Redução da Morbimortalidade dos Acidentes de Trânsito. Diferentes ações em nível municipal e estadual foram encorajadas, através da implementação de programas de coleta de dados, que deveriam incluir variáveis que os sistemas tradicionais não consideravam (Minayo, 2006).

Também importante salientar algumas medidas nacionais importantes no esforço de combate à redução de consumo de álcool, conforme apontam Nascimento e Garcia (2009), como a exemplo, a Lei 11.754, de 23 de julho de 2008, da Política Nacional sobre drogas que prevê como uma de suas diretrizes a diminuição dos problemas socioeconômicos, culturais e dos agravos à saúde associados ao uso de álcool e outras drogas (Brasil, 2008). Também há a Política de Atenção Integral aos Usuários de Álcool e Drogas. Política Nacional sobre o álcool ou Decreto nº 6.117 de 22 de maio de 2007 (Brasil, 2007b), que trouxe inovações nas medidas de redução do uso indevido do álcool.

Já a Política Nacional de Trânsito (PNT) traz como macro-objetivos: (a) Segurança de Trânsito; (b) Educação para o Trânsito; (c) Mobilidade, Qualidade de Vida e Cidadania; (d) Sistema Nacional de Trânsito: desempenho, integração e relação com outros setores e; (e) Fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito (Brasil, 2005). Destacam-se na apresentação desta política a intensificação da fiscalização de trânsito; o combate à impunidade de trânsito; padronização e aprimoramento das informações sobre vítimas e acidentes de trânsito no âmbito nacional e o estabelecimento das bases legais para fiscalização das infrações por uso de bebidas alcoólicas e substâncias entorpecentes; o tratamento do trânsito enquanto (também) uma questão de saúde pública; a educação para o trânsito englobando toda a sociedade, trabalhando princípios, conhecimentos, valores e atitudes favoráveis à locomoção; o desestímulo na publicidade, de forma geral, ao uso de situações condenadas pela legislação de trânsito na mídia; promoção da sensibilização da opinião pública para o tema do trânsito (Brasil, 2005).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) - De acordo com o artigo 306 do normativo, conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência pode gerar pena de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (Brasil, 2007).

No mesmo dispositivo legal está regulamentado o procedimento de apuração da embriaguez: "Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob influência de álcool, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado (Redação dada pela Lei no 11.275, de 07/02/2006) (Brasil, 2008, p. 49).

Portanto, a Lei Seca foi criada pela Lei 11.705, em julho de 2008, e alterou dispositivos da Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Em 2012, houve novas mudanças trazidas pela Lei nº 12.760. Em 2016, nova alteração: a multa para o motorista dirigindo sob o efeito de álcool ou que se recuse a fazer o teste do etilômetro subiu para R\$ 2.934,70, com suspensão da carteira de motorista por 12 meses (Brasil, 2008). Já em 2018, a pena para motoristas que tenham bebido e causado acidente pode chegar a oito anos de prisão. Em todos os casos de comprovação da mistura de bebida e direção, o motorista infrator tem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa por doze meses, podendo ter a carteira cassada caso seja flagrado dirigindo em via pública nesse período (SENATRAN, 2023).

A Lei Seca foi criada com o propósito de conscientizar condutores a respeito da conduta no trânsito após o consumo de álcool.

A recusa ao teste do bafômetro não livra os motoristas das punições previstas no CTB. O condutor pode, ainda, ter a sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) recolhida e o veículo retido. E, caso seja comprovado mais de um sinal de embriaguez, o condutor pode ser conduzido à Delegacia de Delitos de Trânsito (Dedetran), com obrigatoriedade de assinar um termo de recusa e termo de constatação.

Portanto, a legislação brasileira estabelece um limite de álcool no sangue para os condutores, que é de concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, ou, igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar. Se o teste de bafômetro ou exame de sangue indicar um índice superior a esse limite, o condutor está sujeito às penalidades da lei, conforme o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Tanto dirigir sob a influência de álcool quanto recusar-se a soprar o bafômetro são consideradas infrações gravíssimas, de acordo com os artigos 165 e 165-A do CTB.

Conforme o CTB, dirigir após o consumo de álcool é infração gravíssima, com multa no valor de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por um ano. Já para a reincidência da infração no período de até 12 meses, a multa é em dobro, ou seja, R\$ 5.869,40. A recusa em realizar o teste do etilômetro é considerada infração com as mesmas penalidades. A conduta pode ser considerada crime se o resultado do teste indicar uma concentração igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar. Nesse caso, a pena é detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão da CNH ou proibição de se obter a habilitação para dirigir (Brasil, 2007).

Sendo assim, com o advento da Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 e da Resolução 432 de 23 de janeiro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), não há mais qualquer tolerância de álcool no sangue, portanto, a tolerância é zero, incluindo também qualquer outra substância psicoativa que cause dependência.



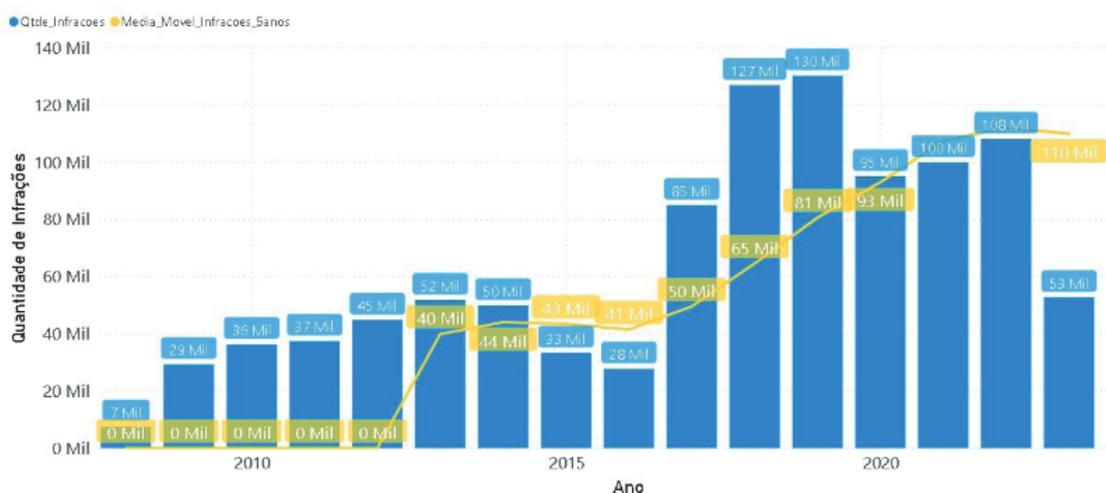
RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

É evidente que o Brasil tem uma das leis mais robustas do mundo sobre álcool e direção. No entanto, depois de 15 anos da Lei Seca, conduzir sob efeito de álcool ainda é uma das cinco infrações mais cometidas no país. A Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), publicou em 2023, o relatório “Panorama dos últimos 15 anos da Lei Seca no Brasil”: entre 20 de junho de 2008, data de publicação da Lei, e 19 de junho de 2023, dia em que ela comemorou 15 anos, foram 1.015.570 infrações de trânsito correspondente ao previsto no art. 165 do CTB, dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa.

Abaixo é demonstrado alguns indicadores e marcadores importantes dos últimos anos, dados esses que devem contribuir para análise contínua bem como para futuras ações de fiscalização e prevenção da criminalidade entorno da lei seca.

Figura 2. Série Histórica de Infrações da Lei Seca no Brasil com Média Móvel de 5 anos



Fonte: Panorama dos últimos 15 anos da Lei Seca no Brasil, 2023 – SENATRAN

A Polícia Rodoviária Federal é o órgão com a maior quantidade de infrações à Lei Seca no país, no entanto, conforme afirma a SENATRAN (2023), tal cenário certamente é influenciado pelo fato dos órgãos estaduais e municipais terem intensificado os lançamentos dos registros de infração apenas a partir de 2017, e quando os órgãos estaduais e municipais passaram a registrar todas as infrações no RENAINF, revela a importância de uma base nacional de infrações, para que o caráter regulatório seja devidamente avaliado e confrontado com os dados provenientes das demais bases de dados da SENATRAN, do governo, nas esferas federal, estadual e municipal, e da própria sociedade.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

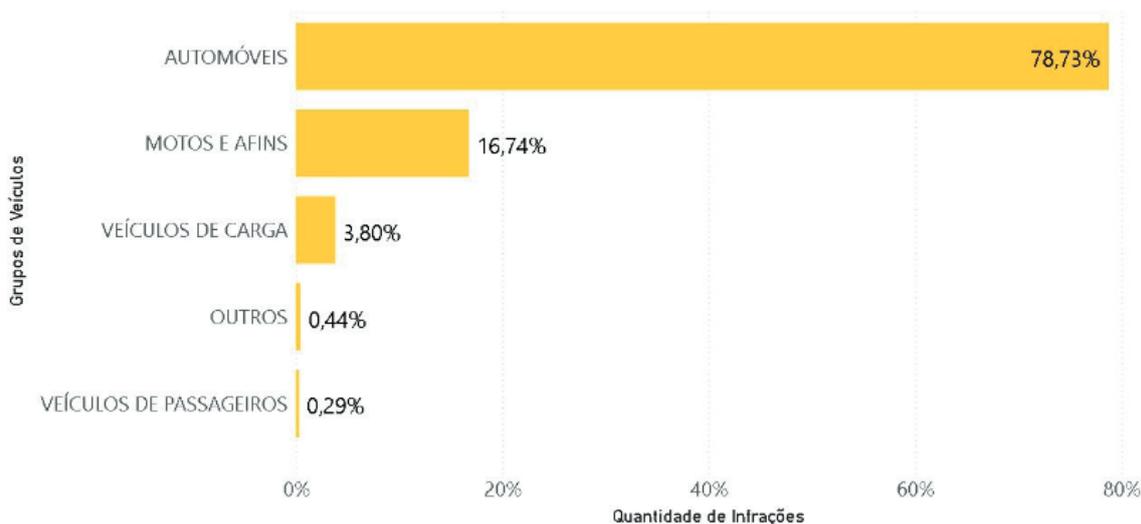
Tabela 2. Percentual de infrações da lei seca por dia da semana

DIA DA SEMANA	PERCENTUAL DE INFRAÇÕES DA LEI SECA
Domingo	30,6%
Sábado	27,7%
Sexta-Feira	13,6%
Quinta-Feira	8,2%
Segunda-Feira	7,3%
Quarta-Feira	6,5%
Terça-Feira	6,1%

Fonte: Panorama dos últimos 15 anos da Lei Seca no Brasil – SENATRAN, 2023

Devido ao perfil das operações de Lei Seca, quase 60% das infrações foram constadas no sábado ou no domingo, com a sexta-feira sendo o terceiro dia com mais infrações (SENATRAN, 2023).

Figura 12. Quantidade de infrações por grupo de veículo



Fonte: Panorama dos últimos 15 anos da Lei Seca no Brasil – SENATRAN, 2023

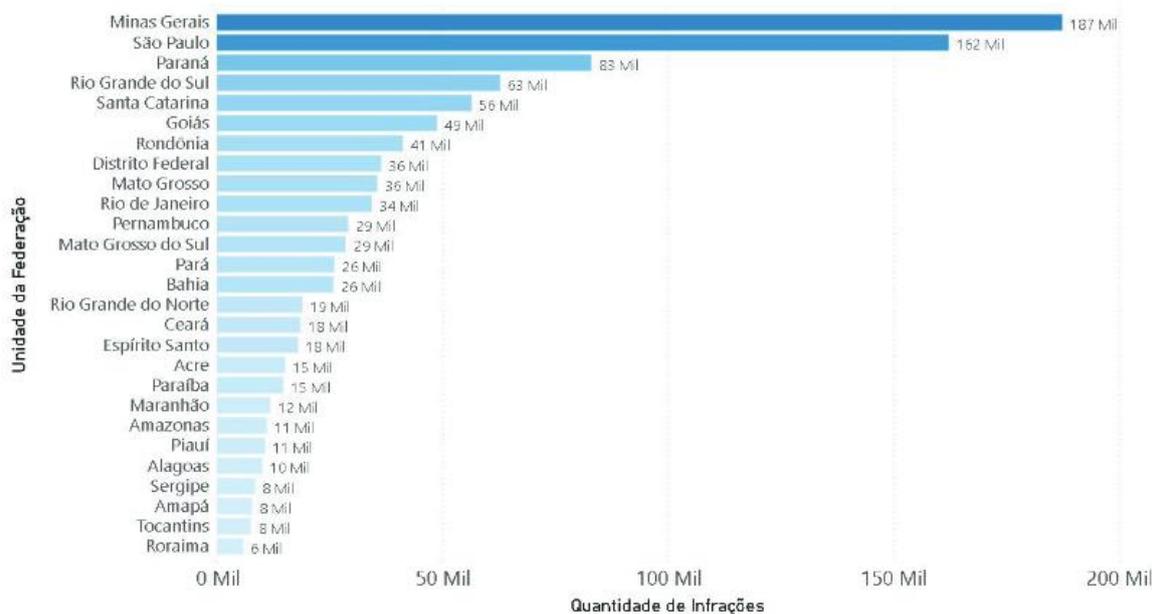
Quase 80% dos veículos são do grupo de “veículos leves”, que reúnem veículos do tipo automóvel, caminhonete, camioneta e utilitários (SENATRAN, 2023).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

Figura 18. Mapa de calor com os registros de infração à lei seca no Brasil.



Fonte: Panorama dos últimos 15 anos da Lei Seca no Brasil – SENATRAN, 2023

Os estados de Minas Gerais, São Paulo e Paraná lideram, respectivamente, o *ranking* de Unidades da Federação com maior número de infrações à Lei Seca. Estes estados reunidos representam mais de 40% das infrações à Lei Seca do país (SENATRAN, 2023).

Essas leis e diretrizes junto a um conjunto de medidas devem ser adotadas pelo poder público na prevenção da saúde e da vida, abordando também estratégias referentes à associação do álcool e trânsito (Nascimento; Garcia, 2009).

2. LEI SECA E FISCALIZAÇÃO: O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO TRÂNSITO URBANO

Segundo a Constituição Federal (CF) (BRASIL, 1988, art. 144, § 5º) e a Constituição Estadual (Paraná, 1989, art. 48, "caput"), cabem às Polícias Militares "a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública". De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu § 4º do Art. 280, ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, o policial militar poderá lavrar auto de infração. Portanto, com a nova Lei nº 14.229/2021 somente é Agente da Autoridade de Trânsito os seguintes servidores de carreira: o Agente de Trânsito, o Policial Rodoviário Federal, o Policial Militar e o Policial Legislativo, estes, mediante convênio com a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via (Brasil, 2021).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

Anexo I dos conceitos e definições - Lei nº 14.229/2021 (BRASIL, 2021):

Agente da autoridade de trânsito - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle e na operação de trânsito e no patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.

Agente de trânsito - servidor civil efetivo de carreira do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, com as atribuições de educação, operação e fiscalização de trânsito e de transporte no exercício regular do poder de polícia de trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal.

Patrulhamento ostensivo - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a prevenir acidentes.

Patrulhamento viário - função exercida pelos agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário, no âmbito de suas competências, com o objetivo de garantir a segurança viária nos termos do § 10 do art. 144 da Constituição Federal.

Tem-se ainda no ordenamento jurídico, o Decreto Lei nº 667 de 1969, o qual garante a exclusividade do policiamento ostensivo às Polícias Militares:

“Art. 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos.” (BRASIL, 1969)

Sobre o Policiamento Ostensivo de Trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro, o qual, no anexo I, faz a seguinte conceituação:

ANEXO I

“DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições

[...]

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes” (Brasil, 2007).

O policiamento ostensivo, conforme Guimarães e Carvalho (2013), pode então, ser realizado conforme a necessidade e especialidade da situação, nesse delineiar, têm o policiamento ostensivo de trânsito, tratamento especial no Código de Trânsito Brasileiro, como adiante se vê: Policiamento Ostensivo de Trânsito: função exercida pelas polícias militares com objetivos de prevenir e reprimir



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes (Brasil, 2007).

Conforme o CTB, art. 23, III, cabe à Polícia Militar exercer a fiscalização do trânsito urbano dentro de suas competências legais, em conformidade com a resolução do CONTRAN n. 66/98, a qual definiu a tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito no âmbito urbano estadual e municipal, quando e conforme convênio firmado (Schmidt, 2007, p. 36).

Já o § 1º do art. 269 do CTB, afirma:

“A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas, adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa”.

Para que aconteça a fiscalização de trânsito, conforme afirma Silva (2010), é de competência da Polícia Militar, quando convênio firmado, será necessária a nomeação de policiais militares como agentes da autoridade de trânsito para exercer a fiscalização, com fito de atender ao previsto no § 4º do artigo 280 do CTB, *verbis*:

“O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência”.

Entende-se, portanto, que a fiscalização é uma das variáveis da área de Trânsito. Investir nesse tipo específico de ação, efetivado por maior número de policiais, com os devidos meios e em todas as vias das cidades, é favorável ao cidadão e à corporação (Santil; Lobão, 2020).

Dentro do Sistema Nacional de Trânsito, inúmeros órgãos e entidades exercem suas atividades na administração, organização, controle e fiscalização do trânsito, um deles é a Polícia Militar. O Policiamento Ostensivo de Trânsito inclui a fiscalização das infrações de trânsito praticadas nas vias públicas e demais atos de polícia relativos ao trânsito, componentes do conjunto de medidas destinado, diretamente, a manter íntegra a ordem pública. Com isso se observa que atingirá o desiderato de prevenir, combater e conseqüentemente reduzir a criminalidade (Silva, 2010).

O Trânsito, conforme afirma Silva (2010), não deve ser considerado desordem na via pública, muito menos um roubo desenfreado aos condutores de veículos, no intuito de angariar fundos com as penalidades impostas, entre elas as multas. O que se deve levar em consideração é que se precisa de um policiamento qualificado, capacitado e orientado para vigiar e disciplinar com propriedade, com o objetivo de inibir e acusar o cometimento infracional, desta forma fazendo cumprir a lei estritamente.

Em 2006, o CONTRAN publicou os requisitos necessários para constatar o consumo de bebidas alcoólicas, substâncias entorpecentes, tóxicos (ou de efeitos análogos) no organismo humano, estabelecendo também os procedimentos a serem adotados pelas autoridades e agentes de trânsito. Ante a recusa do condutor em fazer qualquer um dos testes possíveis (etilômetro, exame



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

de sangue, exame clínico pericial ou laboratorial), a autoridade ou agente de trânsito pode obter outras provas, através de sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer outra substância, apresentados pelo motorista (Brasil, 2007).

Constata-se que é relativamente recente, no Brasil, a normatização do uso de bebida alcoólica e outras drogas em situação de direção de veículos automotores.

A Lei no 11.705, de 2008, pois de acordo com texto da Lei no 12.760, de 20 de dezembro de 2012 a Nova Lei Seca, permitiu às autoridades de trânsito se valerem de outros meios de prova especificados como admissíveis, além do etilômetro (bafômetro), para a constatação do crime de embriaguez ao volante.

O agente de trânsito poderá utilizar depoimentos de terceiros, vídeos, fotos e outras possibilidades que evidenciem que o condutor ingeriu bebida alcoólica antes de dirigir. Em janeiro de 2013 ocorreu nova alteração, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução nº 432, com os procedimentos cabíveis para agentes de trânsito verificarem o consumo de álcool ou outra substância psicoativa (Nascimento; Menandro, 2016). Esta resolução ainda incorpora uma tabela de valores referenciais para etilômetro e uma listagem de sinais de alteração da capacidade psicomotora.

O motorista abordado, conforme menciona Nascimento e Menandro (2016), é convidado por um policial de trânsito a fazer uso do etilômetro. Havendo constatação de ter havido consumo de bebida alcoólica, o motorista é encaminhado à Delegacia de Delitos de Trânsito para os procedimentos cabíveis. Sabedores de que não estão legalmente obrigados a submeterem-se ao etilômetro, alguns motoristas optam por não o fazer.

O policial militar, durante sua atividade de policiamento e fiscalização de trânsito também deverá enquadrar no artigo 165-A do CTB o condutor que se recusar a fazer o teste do etilômetro, lançando em relatório próprio as características visíveis e notórias de ingestão de bebida alcoólica, como hálito etílico, fala descoordenada, olhos vermelhos, entre outros (Lobão; Santil, 2020).

Quanto às formas de constatação de alcoolemia, além do teste do etilômetro, o art. 3º da Resolução 432, de 23 de janeiro de 2013 do Contran, enumera os procedimentos que poderão ser utilizados como meio de prova da ingestão de bebida alcoólica ou do uso de alguma substância psicoativa, conforme afirmam Santil & Lobão, 2020:

“o exame de sangue, exames realizados por laboratórios especializados, verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor pelo agente ou pela autoridade de trânsito, prova testemunhal, imagem e vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido. Entretanto, este dispositivo ainda não foi totalmente regulamentado pelos órgãos de trânsito responsáveis. Dessa forma, a prova testemunhal, a imagem e o vídeo ainda não são adotados como meios de prova”.

Conforme refere Santil e Lobão (2020), cabe fazer a diferenciação entre a alcoolemia e a embriaguez ao volante. A primeira diz respeito à influência de álcool no organismo, a qual ocorre, naturalmente, com a ingestão de qualquer quantidade de bebida alcoólica (daí se dizer que a tolerância no Brasil é zero), quando a legislação prevê uma autuação administrativa, seguida de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

penalidades. Já a segunda diz respeito à variação ou confusão da capacidade psicomotora da pessoa, o que ocorre a partir de uma quantidade específica de álcool no organismo, onde a legislação vincula a punição de prisão, aliada aos procedimentos administrativos da alcoolemia, portanto, há uma concentração considerável de álcool no organismo, onde a legislação prevê a penalidade de prisão, aliada aos procedimentos administrativos (Lobão; Santil, 2020).

Existem duas versões para o equipamento etilômetro, sendo um tradicional (conhecido por modelo ativo) e um ainda pouco utilizado, conhecido como etilômetro passivo. Há uma série de especificações e requisitos para que o esse equipamento seja utilizado em uma fiscalização.

Para a realização do teste é extremamente necessária à utilização de bocais descartáveis que serão acoplados ao etilômetro e utilizados com o intuito de o condutor assoprar o ar que será capturado pelo equipamento. Esses bocais apresentam uma tecnologia em que há uma válvula no bocal que impede com que o ar de dentro do equipamento volte para sua boca. Todas essas medidas são imprescindíveis, pois esses bocais, por questão de higiene e para que não influencie em testes posteriores, serão utilizados apenas uma vez (Lobão; Santil, 2020).

Segundo a Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013 do Contran:

Art. 4º O etilômetro deve atender aos seguintes requisitos:

I – ter seu modelo aprovado pelo INMETRO;

II – ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e anual realizadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO ou por órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade -RBMLQ;

Parágrafo único. Do resultado do etilômetro (medição realizada) deverá ser descontada margem de tolerância, que será o erro máximo admissível, conforme legislação metrológica, de acordo com a "Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro" constante no Anexo I. (Brasil, 2013).

Portanto, para que o etilômetro tenha validade e seja considerado com meio de prova, além de ser homologado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) ele necessita cumprir uma série de requisitos.

Já o modelo chamado de "passivo" possui várias versões e modelos, sendo distribuído no Brasil por várias empresas, mas não serve como prova nos processos porque não calcula exatamente quanto o motorista bebeu quando uma das luzes aponta presença de álcool, o motorista é convidado a sair do carro e fazer o teste tradicional, economizando tempo e dinheiro nas operações de fiscalização (Lobão; Santil, 2020).

Diversos estudos alertam para o comportamento no trânsito de forma a apoiar uma fiscalização mais rigorosa e intervenções educativas na prevenção dos acidentes de trânsito (Almeida; Roazzi, 2014). No Brasil, como ainda aponta Almeida e Roazzi (2014), em que pese a dificuldade de reduzir os números de acidentes provocados por motoristas alcoolizados, poucas pesquisas têm examinado o papel, em conjunto, da atitude, norma e intenção como fatores determinantes desse comportamento.

Nascimento e Menandro (2016) afirmam que é evidente que os policiais militares que atuam na fiscalização de motoristas percebem inúmeras dificuldades legais e sociais que funcionam como



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

obstáculos permanentes no caminho de qualquer solução realmente eficaz para os problemas com os quais têm que lidar. Um dos aspectos que ficou ressaltado no relato dos policiais é a convicção de que ações de fiscalização e de punição devem ser separadas:

“Eles expressaram nas entrevistas certo desconforto de verem misturadas no mesmo espaço de atuação policial a ação educativa conduzida por equipe técnica não policial. Argumentaram pela impropriedade de práticas educativas frente a indivíduos alcoolizados e mostraram preocupação com a proteção de quem está na cena com objetivos educativos, uma vez que as operações de fiscalização envolvem riscos de surpreender atividades criminosas e reação de motoristas armados. A visão, esclarecida nas entrevistas, de que a atividade policial é algo apartado de práticas educativas é discutível e, por isso, tema merecedor de reflexão por parte de quem planeja a formação de policiais.” (Nascimento; Menandro, 2016)

O fato é que todos os dias milhares de pessoas, homens, mulheres ou crianças, em situações cotidianas diversas, são mortas ou feridas devido aos acidentes de trânsito (Nascimento; Garcia, 2009). A estimativa anual, em todo mundo, gira em torno de 1.2 bilhões de pessoas mortas e 50 milhões de feridos (gerando milhares de pessoas hospitalizadas, e que muitas vezes não estarão mais capacitadas para o trabalho ou lazer da mesma forma como faziam antes) (WHO, 2007).

Os esforços para a segurança viária são muito pequenos ante o sofrimento humano decorrente de acidentes de trânsito (WHO, 2007). Principalmente quando o comportamento de beber e dirigir em sociedades nas quais o automóvel particular é o meio de transporte mais utilizado, e o consumo de álcool, além de tolerado, é estimulado, resultando em um comportamento considerado “socialmente aceito” (Guimarães; Garcia, 2009 *apud* Ross, 1992).

A efetividade da lei depende de sua fiscalização pelos órgãos competentes. E o sucesso das ações de fiscalização em promover maior conformidade no trânsito está diretamente associado às capacidades operacionais, de planejamento e de Inteligência de cada instituição. Nessa seara, a análise dos dados é fundamental (SENATRAN, 2023).

A contínua fiscalização pelas autoridades de trânsito, especialmente nos horários e locais de maior risco de acidentes de trânsito, a ágil aplicação das medidas punitivas, restrições maiores para motoristas novatos e a instalação de sistemas de bloqueio da ignição dos veículos em caso de bafômetro positivo 40, são algumas medidas que podem também impactar na ocorrência de acidentes de trânsito (Abreu *et al.*, 2018).

Algumas medidas já conhecidas e que demonstram um efetivo aumento na segurança no trânsito urbano: aumentar a fiscalização, estabelecer restrições para motoristas recém habilitados, diminuir o consumo de bebidas entre os jovens, mudar o foco das campanhas de educação e usar a tecnologia a favor da segurança e ainda nesta última, seguir exemplos como a de países, como exemplifica Santil e Lobão (2020), como Estados Unidos e Japão investem em tecnologia para segurança no trânsito onde a grande aposta são os *interlock devices*, dispositivos que imobilizam o veículo caso o motorista esteja embriagado. Para dar a partida, é preciso primeiro realizar o teste do bafômetro; se o resultado for positivo; o carro não sai do lugar.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

É substancial treinamento necessário para que todos os policiais militares na função de agentes de trânsito, realizem uma fiscalização eficiente de alcoolemia e embriaguez, lembre-se que a matéria policiamento ostensivo de trânsito (com a variável da Fiscalização) é obrigatória nos currículos da Escola de Formação de Praças e na Escola de Formação de Oficiais (Santil; Lobão, 2020).

3. MÉTODO

O objeto deste estudo foi realizado por meio de um levantamento bibliográfico e pesquisa documental (textos legais que regulam o assunto, tais como cadernos técnicos, decretos-leis, leis, resoluções e portarias federais). Foi utilizado a revisão bibliográfica de literatura através dos descritores: “Lei seca”, “embriaguez”, “direção”, “policiamento ostensivo no trânsito”, nas bases de pesquisa virtual Scielo, Google Acadêmico e LILACS, com o objetivo de encontrar artigos científicos nacionais publicados no período compreendido entre 2009 e 2024. Efetuou-se a exclusão de artigos cujo tema não abordado como parte do assunto principal, e de revisões de literatura. A coleta de dados ocorreu durante o período de agosto de 2024 até setembro de 2024.

Como resultado, foram encontrados 76 artigos e trabalhos acadêmicos que, em um primeiro momento, os autores avaliaram as palavras-chave e os resumos, visando agrupar aqueles que contemplam a relação entre os descritores. Destes artigos, apenas 12 puderam ser considerados para o estudo, além de portarias, decretos-leis, leis e cadernos técnicos. Em relação ao tipo de pesquisa dos artigos, evidenciou-se: 01 estudo transversal, 01 estudo descritivo bibliográfico, 01 estudo quantitativo, 01 com abordagem qualiquantitativa, 01 Pesquisa exploratória, 01 Pesquisa transversal, 01 estudo transversal, exploratório-descritivo, 01 estudo investigativo, 01 estudo comparativo, 01 levantamento bibliográfico, 01 estudo de tendência temporal.

Os resultados foram interpretados com base da perspectiva do levantamento bibliográfico e revisão documental de portarias, decretos, leis, cadernos técnicos e depois se efetivou a discussão de maneira articulada com a etapa da Pesquisa documental. Cada artigo foi analisado de forma minuciosa, encontrando os temas principais a relevantes a serem apresentados e discutido ao longo desse trabalho, os quais são: Lei seca, embriaguez, direção, policiamento ostensivo no trânsito.

4. CONSIDERAÇÕES

Os acidentes de trânsito representam grave problema de saúde pública global considerando que as taxas de mortalidade por acidentes de trânsito decorrentes do uso de álcool na direção de veículo automotor ainda são elevadas no Brasil e com tendência de diminuição lenta. Considera-se, portanto, que uma legislação mais rigorosa e punições mais severas aos infratores são determinantes na redução do número de acidentes de trânsito e da mortalidade, pois esses agravos são evitáveis e previsíveis. Contudo, ainda são necessárias pesquisas que abordem o impacto das principais políticas públicas nacionais, seus desdobramentos e reajustes necessários.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

Foi verificado que há variações nos registros de infração à lei seca ao longo dos anos, mas não é possível afirmar se o resultado é decorrente da maior conformidade dos condutores à legislação vigente ou à diminuição das ações de fiscalização.

A intenção do legislador quando da edição da Lei Seca, foi reduzir o assustador número de mortes no trânsito. A Lei Seca atua numa conduta infracional que aumenta sobremaneira os riscos de sinistros e mortes no trânsito, e deve ser encarada como uma prioridade de ação por parte dos gestores de trânsito.

A Polícia Militar está atrelada à atividade de trânsito, pois conclui-se que não haverá alternativa senão continuar a concentrar na Polícia Militar o exercício de todas as funções ligadas ao trânsito em especial ao que tange a embriaguez na direção, e não somente a referente à fiscalização, sendo assim é substancial os policiais militares receberem o devido treinamento ou formação técnica cabível as atividades de fiscalização no trânsito. Quanto mais a polícia atuar com o foco preciso nas suas iniciativas, mais chances terá de prevenir o crime de dirigir com alteração da capacidade psicomotora por embriaguez e por consequência diminuir os índices alarmantes de mortes no trânsito bem como o alto custo nas áreas de saúde para tratar e reabilitar as vítimas de acidentes de trânsito. A polícia militar deve executar com eficiência a sua missão constitucional, destacando o devido Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Os resultados desta pesquisa também demonstram a extrema necessidade em se manter uma habilitação específica e um plano de ensino continuado no âmbito da Polícia Militar, principalmente no campo das atividades especializadas como na de trânsito, pois as legislações de trânsito sofrem contínuas alterações ao longo dos anos.

Como um todo, é necessário conhecer os vários aspectos das operações policiais nas unidades especializadas de trânsito, da fiscalização de motoristas com vistas a verificar se estão sob efeito de bebida alcoólica, considerando que todos esses profissionais oferecem subsídios contínuos para órgãos policiais, legislativos e judiciários que planejam e avaliam atividades dessa natureza, pois conhecer a maior diversidade possível de informações sobre o assunto é passo essencial para com ele poder lidar de forma eficiente.

Esses resultados podem contribuir para a avaliação e a adequação dessas políticas e para a formulação de programas de promoção da saúde e prevenção dos acidentes de trânsito decorrentes da ingestão de bebida alcoólica e direção de veículo automotor desde um panorâmico micro ao macro. Urge que a Polícia Militar, por meio da sua estrutura interna e externa, venha a alcançar e produzir os conhecimentos necessários a fim de elucidar os questionamentos relacionados ao fenômeno trânsito e embriaguez.

Buscou-se com este levantamento evidenciar o policiamento ostensivo de trânsito realizado pela Polícia Militar vem em prol da prevenção, combate e conseqüente redução das criminalidades originadas pela embriaguez no trânsito, bem como, ainda incluída aí a prevenção de acidentes de trânsito. Conforme Silva (2010) ainda afirma, as polícias militares na atribuição de agentes de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

trânsito, tenham impacto direto na vida das pessoas que são flagradas na prática do ato infracional de trânsito ou na intenção do cometimento, está cercado da devida autoridade, competência e legalidade, desde que revestido do competente poder de polícia de trânsito.

Estudos que mostram o impacto de políticas públicas específicas nas ocorrências de infrações e crimes relacionados a embriaguez no volante, evidenciam tanto ao poder público quanto à população em geral o alcance e a efetividade das medidas legais instituídas. Tornam-se importantes a manutenção e a ampliação da fiscalização, além de medidas de comunicação eficiente e educação de forma continuada, sistemática e global tanto no alcance populacional quanto na compreensão de valores e culturas dos mais variados setores, para que não haja retrocessos.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. R. DE O. M.; SOUZA, E. M. DE.; MATHIAS, T. A. DE F. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 34, n. 8, p. e00122117, 2018.

ALMEIDA, N. D.; ROAZZI, A. Álcool e Direção em Universitários, Comunicação Persuasiva e Prevenção. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 34, n. 3, p. 715-732, jul. 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - ABETRAN. **Álcool e Trânsito, uma mistura perigosa**. [S. l.]: ABETRAN, 2017.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor**. Brasília, D.F: Departamento Nacional de Trânsito, 2005.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto 6.117**. Brasília: Casa Civil, 2007b. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2007-2010/2007/Decreto/D6117.htm. Acesso em: 15 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto Lei nº 667 de 2 de julho de 1969**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0667.htm. Acessado em: 13 jun. 2011.

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', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996. Diário Oficial da União [Internet] 20 jun. 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2007-2010/2008/lei/L11705.htm.

BRASIL. **Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Planalto, s. d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 15 ago. 2024.

BRASIL. **Lei nº Lei nº 14.229/2021**. Brasília, DF: CTB. 2003.

BRASIL. **Lei Seca no Brasil panorama dos últimos 15 anos**. Brasília: Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), 2023. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/imagens/relatorio_15anos_leiseca.pdf. Acesso em: 15 ago. 2024.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA PREVENÇÃO E REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE NO CONTEXTO DA LEI SECA NO TRÂNSITO URBANO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

BRASIL. **Resoluções do CONTRAN**. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 2007a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em 16 ago, 2024.

COSTA, T. M. M.; ARAÚJO, R. M.; GUERRA, L. C. B. Política Nacional sobre o Alcool - Lei Seca: Uma avaliação no Contexto da Polícia Militar. **HOLOS**, v. 3, p. 1–19, 2020. <https://doi.org/10.15628/holos.2020.8457>.

GUIMARÃES, M. A.; CARVALHO, C. C. F. A atuação do policial militar frente à embriaguez delituosa no trânsito. **RHM - Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública**, v. 10, 2013. Disponível em: <http://revistacientifica.pm.mt.gov.br/ojs/index.php/semanal/article/view/211/0>. Acesso em: 13 ago. 2024.

LAZZARI, C. F.; WITTER, Rosa, I. **Nova Coletânea de Legislação de Trânsito**. 23. ed. Porto Alegre: Sagra e Luzzatto, 2004.

MALTA, D. C. *et al.* Consumo de Bebidas Alcoólicas e direção de veículos, balanço da Lei Seca, Brasil 2007 a 2013. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 48, n. 4, ago. 2014.

MINAYO, M. C. The inclusion of violence in the health agenda: Historical trajectory. **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 11, n. 2, p. 375-383, 2006.

NASCIMENTO, A. DOS S.; GARCIA, M. L. T. Alcool e direção: uma questão na agenda política brasileira. **Psicologia & Sociedade**, v. 21, n. 2, p. 213–222, maio 2009.

NASCIMENTO, A. S.; MENANDRO, P. R. M. Bebida Alcoólica e Direção Automotiva: Relatos de Policiais Militares Sobre a “Lei Seca”. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 36, n. 2, p. 411-425, abr./jun. 2016.

SANTIL, C. M. C.; LOBÃO, S. E. Fiscalização de Alcoolemia e Embriaguez de Trânsito pela PMDF. **Revista Ciência & Polícia**, v. 6 n. 2, 2020. Disponível em: <https://revista.iscp.edu.br/index.php/rcp/article/view/289>. Acesso em: 20 ago. 2024.

SILVA, R. M. O policiamento ostensivo de trânsito como ferramenta para prevenção e redução da criminalidade. **Rev. Ordem Pública**, v. 3, n. 1, 2010. Disponível em <https://rop.emnuvens.com.br/rop/article/view/29>. Acesso em: 16 ago. 2024.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Youth and road safety**. Genebra: WHO, 2007. Disponível em: http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf. Acesso em: 08 ago. 2024.