

SE  
NA  
TRAN

# 17 ANOS DA LEI SECA

SENATRAN  
Secretaria Nacional de Trânsito

Junho de 2025

MINISTÉRIO DOS  
TRANSPORTES



## **Equipe Técnica**

### **Coordenação Geral de Sistemas de Informação e Estatística**

Pedro César Vieira Barbosa

### **Desenvolvimento**

Amanda da Mota Fernandes

Gustavo Vieira Alves

Maria Eduarda Vieira dos Santos

### **Revisão de Texto**

Carina Leão de Oliveira

# Sumário

<b>Sumário</b> . . . . .	<b>3</b>
<b>Lista de ilustrações</b> . . . . .	<b>4</b>
<b>Lista de tabelas</b> . . . . .	<b>5</b>
<b>1 INTRODUÇÃO</b> . . . . .	<b>6</b>
<b>2 METODOLOGIA</b> . . . . .	<b>8</b>
<b>3 VISÃO GERAL</b> . . . . .	<b>9</b>
<b>4 PERFIL DO CONDUTOR</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>5 PERFIL DE VEÍCULO</b> . . . . .	<b>19</b>
<b>6 LOCAIS DE INFRAÇÕES</b> . . . . .	<b>22</b>
<b>7 CONCLUSÃO</b> . . . . .	<b>26</b>

# ***Lista de ilustrações***

Figura 1 – Infrações por ano . . . . .	10
Figura 2 – Infrações por mês . . . . .	11
Figura 3 – Infrações por dia do mês . . . . .	12
Figura 4 – Infrações por dia da semana . . . . .	13
Figura 5 – Infrações por hora do dia . . . . .	14
Figura 6 – Infrações por sexo . . . . .	15
Figura 7 – Infrações por idade . . . . .	17
Figura 8 – Infrações por tempo de habilitação . . . . .	18
Figura 9 – Infrações por espécie de veículo . . . . .	19
Figura 10 – Infrações por tipo de veículo . . . . .	20
Figura 11 – Infrações pela UF do veículo . . . . .	21
Figura 12 – Mapa de calor das infrações . . . . .	22
Figura 13 – Infrações por Capital e UF . . . . .	23
Figura 14 – Ranking dos 20 municípios por infrações . . . . .	24
Figura 15 – Porcentagem de infrações por órgão autuador . . . . .	25

# **Lista de tabelas**

Tabela 1 – Órgãos com a maior quantidade de registros de infrações . . . . . 24

# 1 Introdução

No dia 19 de junho de 2025, a Lei Seca, Lei nº 11.705, aprovada em 2008, completará 17 anos de vigência, relembrar-se então que, essa lei foi instituída com o objetivo principal de reduzir os índices de sinistros e mortes no trânsito causados pela combinação de álcool e direção. A iniciativa visa promover maior segurança nas vias públicas e conscientizar os motoristas sobre os perigos e as consequências de dirigir sob o efeito de álcool.

Desde sua implementação, a Lei Seca passou por diversas atualizações significativas. Em 2012, as tolerâncias para medição do teor alcoólico no ar alveolar foram eliminadas, enquanto o valor da multa para infrações gravíssimas foi aumentado para dez vezes o valor de referência, então R\$ 1.915,38. Em 2016, a multa por embriaguez ao volante foi ajustada para R\$ 2.934,70, também classificando a recusa ao teste do bafômetro como infração gravíssima, com suspensão do direito de dirigir. Em 2018, a legislação ficou ainda mais rigorosa, estabelecendo que motoristas embriagados envolvidos em sinistros podem enfrentar até oito anos de prisão, com suspensão da CNH por doze meses e possível cassação se dirigirem durante esse período.



Atualmente, a legislação estabelece tolerância zero em relação ao consumo de álcool. Todavia, mesmo que a lei seja clara quanto a proibição, o etilômetro tem um limite técnico de 0,04 mg/L de álcool no ar alveolar. Neste sentido, resultados inferiores não geram penalidades.

De acordo com o artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir sob a

influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é uma infração gravíssima. As penalidades incluem multa de dez vezes o valor base (que pode ser aumentada em caso de reincidência) e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Além disso, recusar-se a realizar o teste do bafômetro, conforme o artigo 165-A do CTB, também é considerado infração gravíssima, sujeitando o motorista às mesmas penalidades.

Os dados analisados no relatório cobrem o período de 20 de junho de 2008, data em que a Lei Seca passou a ser regulamentada, até 31 de maio de 2025. A proximidade do 17º aniversário da Lei, a ser celebrado em 19 de junho de 2025, torna este recorte temporal especialmente relevante para avaliar o impacto e a eficácia da norma. O período analisado permite uma visão abrangente das mudanças no comportamento dos motoristas e nas estatísticas de trânsito ao longo dos anos.

## 2 Metodologia

A partir das bases de dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF) e Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) foram coletados informações a respeito das infrações 7579 e 5961, ambas categorizadas como gravíssimas. A infração 5961 refere-se a "dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência", enquanto a infração 7579 é sobre "recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa".

O RENAINF é o sistema que tem como intuito centralizar todas as infrações de trânsito cometidas no país, ele registra infrações independentemente do estado onde ocorreram e fornece detalhes como a data, hora, local, tipo de infração e se a multa foi paga. Contudo, nem todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito estão integrados ao sistema, e por isso há uma lacuna na coleta de dados, o que pode resultar em informações incompletas ou inconsistentes sobre as infrações de trânsito em âmbito nacional.

Além disso, os órgãos de fiscalização apontados neste relatório são aqueles que efetivamente estão aderidos ao RENAINF. É possível que dentre os números existam outros órgãos que fazem fiscalização mediante convênio, como as Polícias Militares dos Estados. Porém, o RENAINF registra apenas o órgão que tem o poder oficial e primário para fiscalizar e registrar infrações de trânsito.

Já o RENACH contém todos os dados dos motoristas habilitados no país e é possível verificar informações como sexo e idade do condutor. Isso permite entender melhor o perfil dos infratores da lei seca, como por exemplo, a idade média dos condutores, sua localização geográfica, e qual sexo é predominantemente mais multado. Essas informações são essenciais para a elaboração de campanhas educativas e ações de fiscalização mais direcionadas, visando a redução das infrações e a promoção de um trânsito mais seguro.

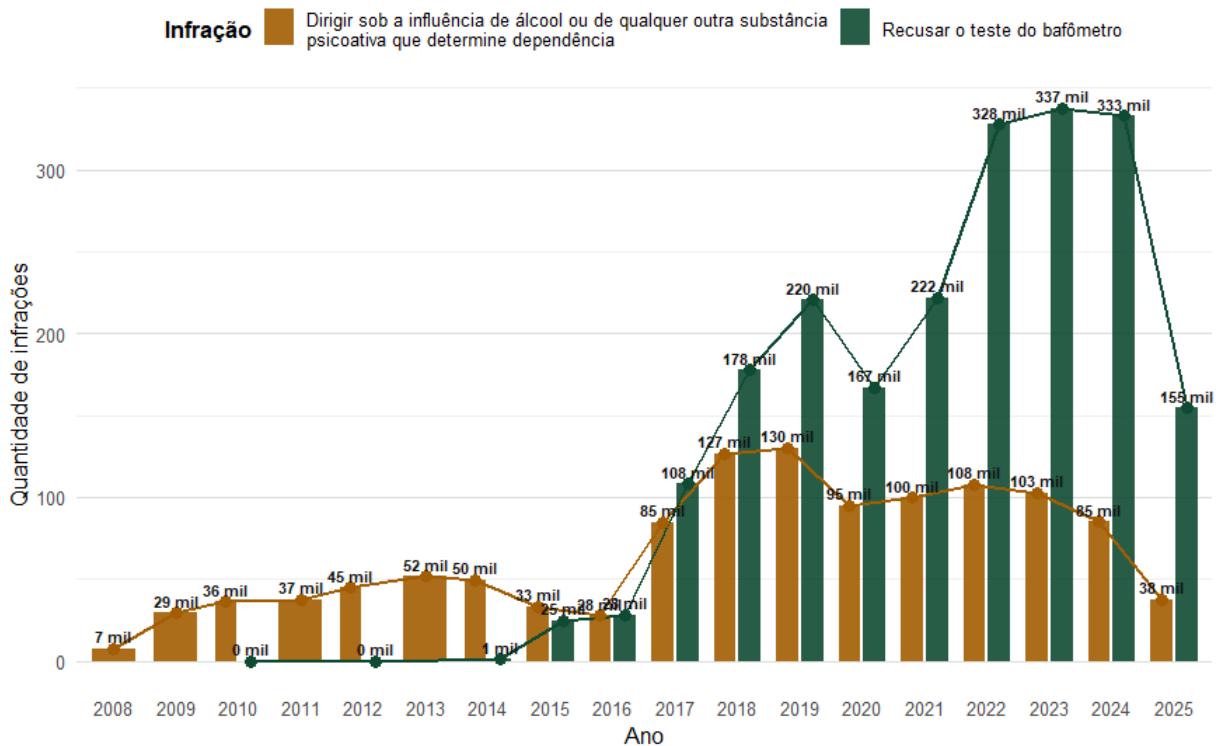
O RENAVAM contém informações sobre todos os veículos registrados no Brasil. Com ele, é possível determinar as características dos tipos de veículos mais frequentemente utilizados pelos infratores, podendo assim estimar a distribuição dos tipos de veículos envolvidos em infrações de trânsito. Isso é fundamental para direcionar políticas de segurança viária, melhorar a eficiência das fiscalizações e promover a conscientização sobre a escolha segura e responsável dos veículos.

### 3 Visão Geral

De junho de 2008 a maio de 2025, foram registradas mais de 3,2 milhões de infrações relacionadas à Lei Seca e, dessas, 1,18 milhão se referem à infração de "dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência", enquanto 2,10 milhão dizem respeito à "recusa em ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou outra substância psicoativa". Ao longo dos 5.844 dias analisados, observa-se que são aplicadas, em média, 20 multas a cada hora e isso se traduz em 8 multas por hora para a primeira infração e 12 multas por hora para a segunda.

Fica evidente também que, o número de infrações por recusa em realizar o teste do bafômetro supera em 63,90% as multas aplicadas por condução sob influência de substâncias psicoativas, mesmo considerando que a fiscalização de recusas começou mais de seis anos após as penalidades por direção sob efeito dessas substâncias. Essa significativa diferença pode indicar uma tendência dos motoristas em optar pela penalidade de recusa possivelmente como estratégia para evitar a comprovação da presença de álcool ou drogas no organismo, visto que, tal postura poderia resultar em consequências criminais mais graves conforme estipulado pelo artigo 306 que define o crime de "Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência", cujas sanções incluem detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição da obtenção da permissão ou habilitação para dirigir.

Figura 1 – Infrações por ano



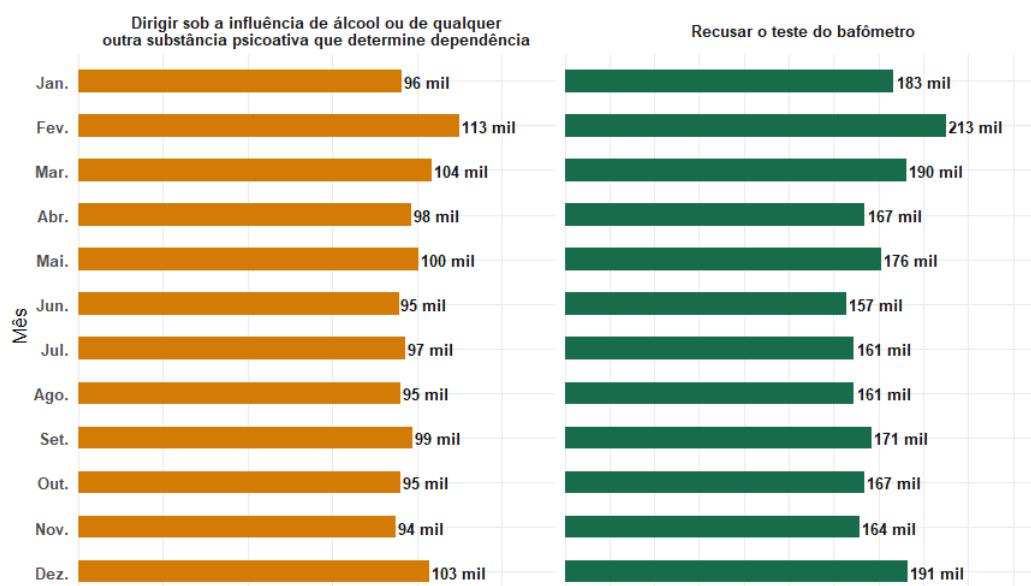
Ao acompanhar a evolução do número de infrações aplicadas, evidencia-se um crescimento na recusa a realizar o teste do bafômetro e, em contrapartida, o número de infrações por utilização de substâncias psicoativas tem apresentado redução nos últimos anos. Em 2023, foram registrados 103 mil casos de infrações por uso de substâncias psicoativas, uma redução de 21% em relação ao pico de 130 mil em 2019. Paralelamente, as recusas a realizar o teste do bafômetro atingiram seu ápice em 2023, com 337 mil registros, apresentando crescimento quase constante ao longo dos anos, com exceção de 2020. É importante destacar que, em 2020, houve um impacto significativo da pandemia de COVID-19 sobre os dados, resultando em uma redução de mais de 30% no número de ambas as infrações em comparação com 2019.

Em 2017, os órgãos estaduais e municipais passaram a ser obrigados a registrar as infrações no RENAINF, o que justifica o salto no número de infrações de 2016 para 2017. Além disso, observa-se que, de 2017 até 2019, a média móvel apresentou o maior crescimento para ambas as infrações e, a partir de 2020, a média móvel de infrações por dirigir sob influência de álcool começou a diminuir. Entretanto, mesmo com a queda no número de infrações em 2020, a média móvel de recusas ao teste do bafômetro continuou aumentando e esse aumento constante no número total de multas pode estar vinculado a diversos fatores, como o aumento da frota de veículos e condutores ao longo dos anos, aumento das fiscalizações e melhora dos equipamentos de fiscalização, além do possível aumento de condutores que dirigem sob influência de substâncias psicoativas e por muitas

vezes preferem não realizar o teste do bafômetro.

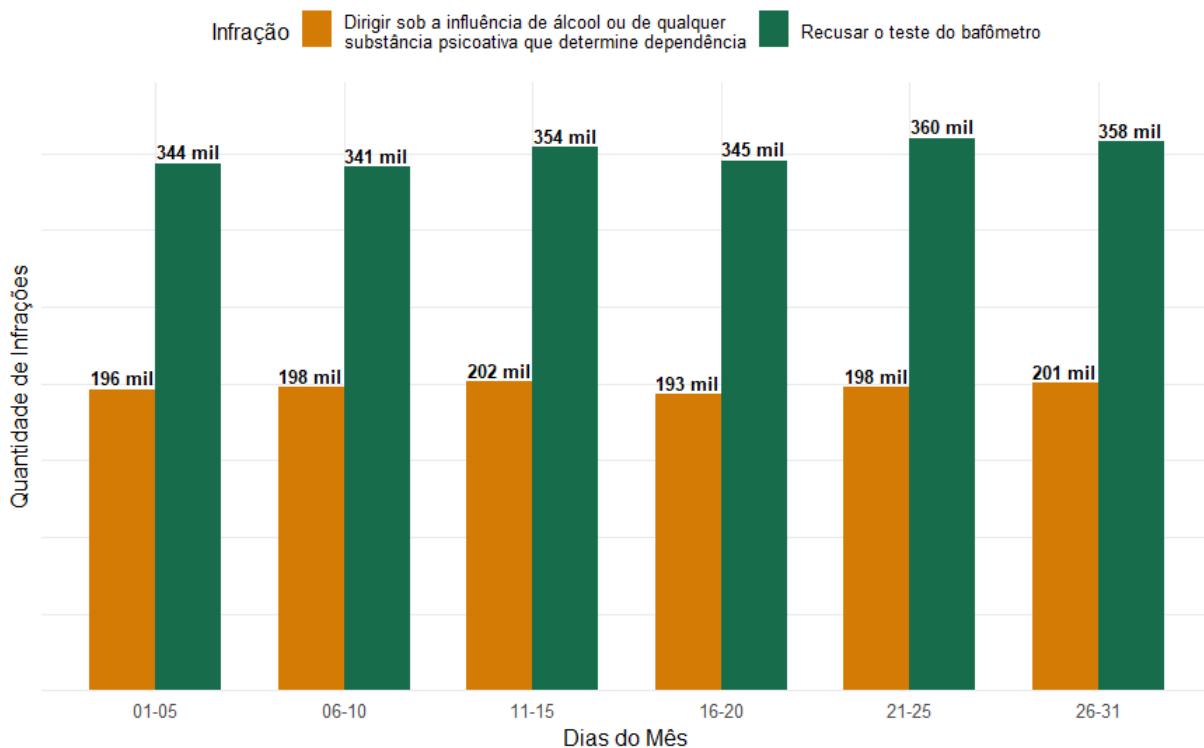
A atualidade, mesmo com dados disponíveis apenas até maio de 2025, o total de infrações registradas representa aproximadamente 45% do volume observado em todo o ano de 2023. Esse dado preliminar sugere uma tendência de queda e pode indicar uma possível redução das infrações até o fim de 2025. Além disso, ao estender a avaliação para os principais períodos em que ocorrem as infrações, podem ser analisados cinco espectros: meses, dias do ano, dias da semana e turnos, dados esses que viabilizam a elaboração mais precisa das análises.

Figura 2 – Infrações por mês



Avaliando a frequência de infrações por mês, observa-se que os dois meses com maior número de registros são fevereiro e dezembro, representando juntos aproximadamente 21% das infrações do ano. A discrepância é ainda mais evidente na recusa do teste do bafômetro, com 213 mil infrações em fevereiro. Nota-se também que, para essa infração, janeiro ocupa o quarto lugar no ranking de registros. Uma possível explicação para isso são as comemorações de Ano Novo e Carnaval, que têm grande correlação com o consumo de bebidas alcoólicas, resultando em um aumento no número de motoristas embriagados. Além disso, verifica-se que o mês de novembro apresenta o menor número de infrações para a infração de dirigir sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa, enquanto junho registra o menor número de infrações na recusa do teste do bafômetro. Esse período coincide com o início do inverno, quando há uma redução nas atividades sociais e, consequentemente, menos oportunidades para o consumo de álcool em eventos.

Figura 3 – Infrações por dia do mês

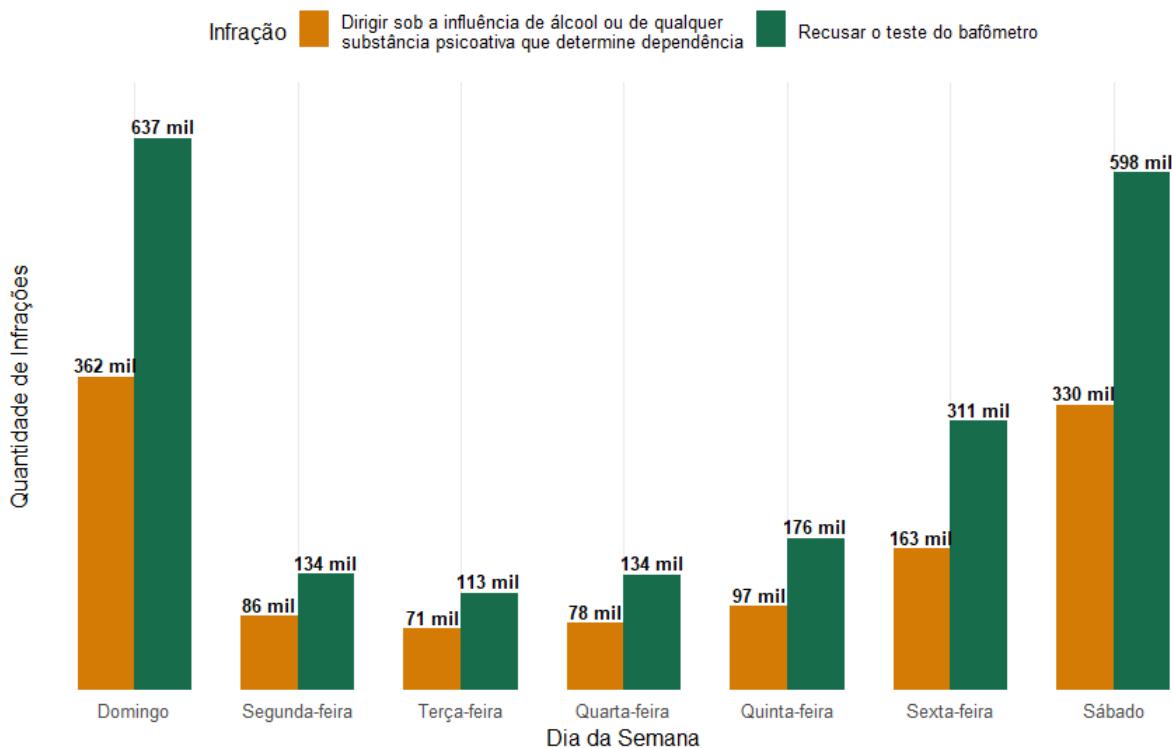


É perceptível o maior número de registros de infrações nos últimos dias do mês, justificado pela intensificação das atividades de fiscalização por parte das autoridades de trânsito nos finais de mês, muitas vezes como parte de operações mensais ou devido ao cumprimento de metas estabelecidas. Além disso, pode haver um comportamento psicológico entre os motoristas, que tendem a adiar a resolução de pendências pessoais e profissionais, resultando em maior circulação e, consequentemente, em mais infrações no fim do mês. Estudos sobre padrões de comportamento humano e gestão de tempo também sugerem que o final do mês pode ser um período mais estressante para muitas pessoas, o que pode levar a um aumento nas infrações de trânsito.

Ademais, verifica-se que o meio do mês, especialmente entre os dias 11 e 15, apresentam altos valores de infração em comparação com o início do mês. O meio do mês costuma coincidir com a primeira quinzena após o pagamento de salários, quando muitas pessoas têm mais recursos financeiros disponíveis para atividades de lazer, incluindo o consumo de bebidas alcoólicas, festas, encontros sociais, ou seja, eventos comemorativos são mais frequentes nesse período, aumentando a probabilidade de motoristas se arriscarem ao dirigir após consumir álcool.

Avaliando os dias da semana, também encontram-se resultados relevantes a respeito das infrações:

Figura 4 – Infrações por dia da semana



A Figura 4 revela que as infrações tendem a ocorrer mais frequentemente aos finais de semana, como já era de se esperar devido ao aumento das atividades sociais e de lazer nesses dias. O comportamento de lazer durante os fins de semana, que muitas vezes envolve o consumo de bebidas alcoólicas em festas, encontros sociais e eventos, contribui significativamente para o aumento das infrações relacionadas à direção sob influência de álcool e a recusa ao teste do bafômetro.

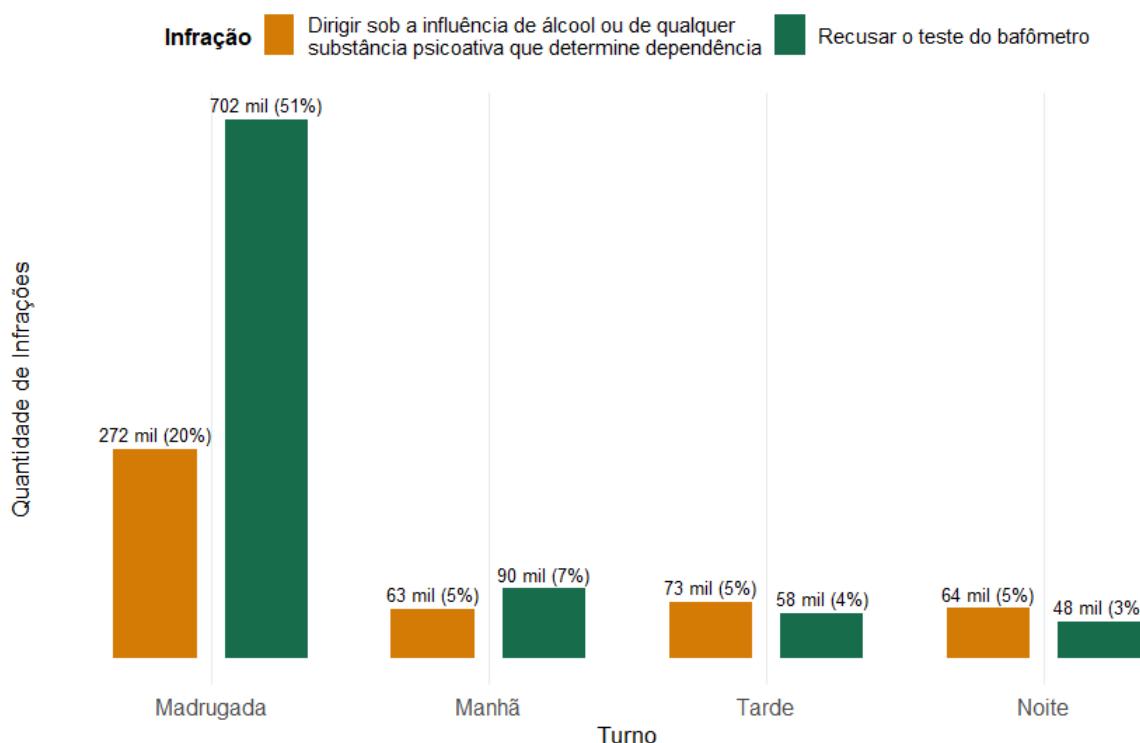
Nesse cenário, destaca-se que o domingo apresenta o maior número de registros para ambos os casos e esse padrão pode estar relacionado ao fato de que muitas pessoas aproveitam o sábado à noite para socializar e consumir álcool, e o retorno para casa, muitas vezes no início das primeiras horas de domingo, leva ao aumento das infrações registradas. Além disso, eventos esportivos, festas familiares e outras atividades que ocorrem aos domingos também podem contribuir para essa alta incidência.

Apesar disso, o sábado vem logo em seguida no número de registros de infrações. As noites de sábado são tradicionalmente associadas a eventos sociais, festas e celebrações, o que aumenta a probabilidade de pessoas dirigirem sob a influência de álcool. Por outro lado, a terça-feira é o dia com menor número de registros de infrações, tendendo a ser menos associado a atividades sociais e consumo de álcool, resultando em menos oportunidades para infrações desse tipo.

A fim de avaliar o número de infrações por turno do dia, foram categorizadas os horários

do dia em quatro turnos, usando as seguintes faixas: madrugada, começando às 00:00 e terminando às 05:59; manhã, que vai de 06:00 às 11:59; tarde, correspondendo ao período de 12:00 às 17:59; e noite, da 18:00 às 23:59. Dessa forma, observa-se a frequência de infrações por turno:

Figura 5 – Infrações por hora do dia



É evidente que os principais períodos em que ocorrem infrações de trânsito relacionadas ao consumo de álcool são a madrugada e a tarde. O pico de infrações acontece durante o período da madrugada. Esses períodos coincidem com os horários de maior consumo de bebidas alcoólicas e com o horário em que muitos motoristas alcoolizados deixam eventos e retornam para casa.

Além disso, observa-se que a proporção de recusas à realização do teste do bafômetro aumenta significativamente durante a madrugada, com 51,23%, em comparação com a tarde, onde constata-se 4,25%. Durante a madrugada, os condutores abordados geralmente estão mais conscientes de seu estado de embriaguez devido ao prolongado consumo de álcool. Eles antecipam um resultado positivo no teste do bafômetro e preferem recusá-lo, mesmo cientes das consequências legais.

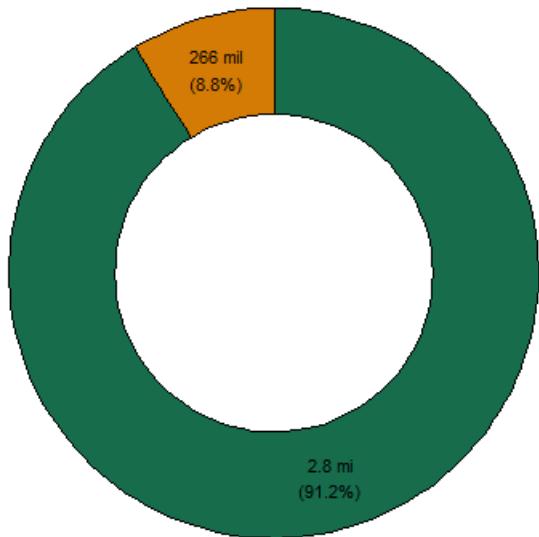
Outro fator a considerar é a redução da fiscalização e a percepção de menor risco de serem abordados durante a madrugada. Muitos motoristas acreditam que a probabilidade de encontrar blitzes e operações policiais é menor nesse período, o que pode incentivar comportamentos mais arriscados.

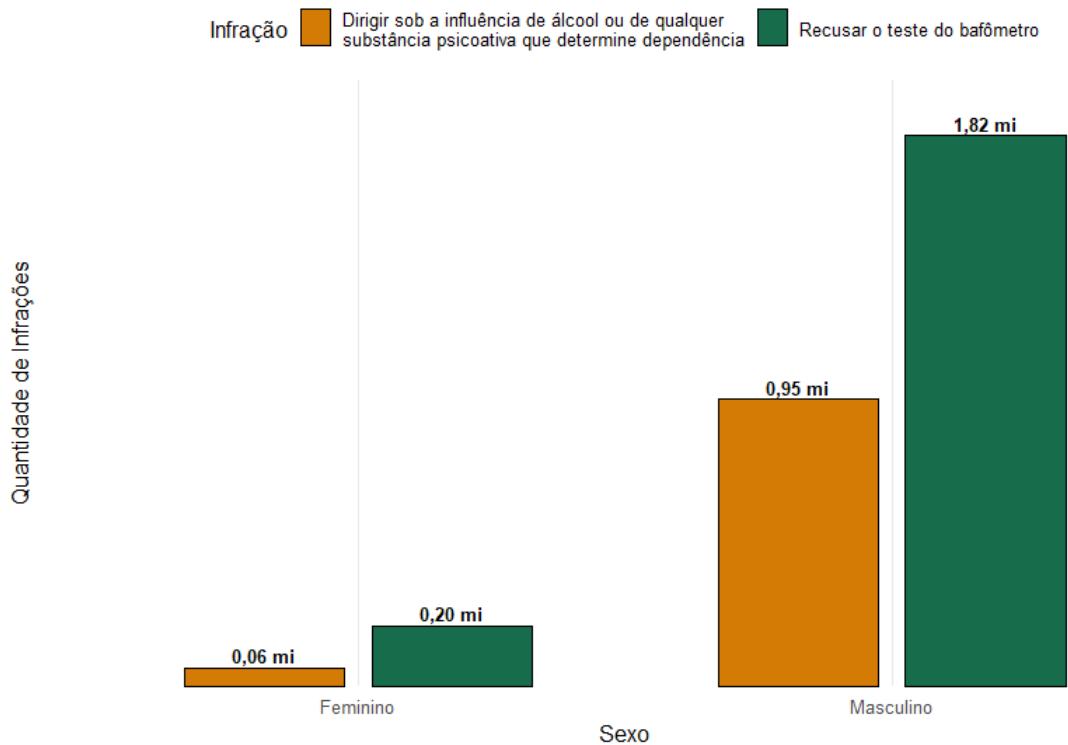
## 4 Perfil do Condutor

Ao realizar o cruzamento dos dados presentes no RENAINF com os registros dos condutores do RENACH, verifica-se que, dos 3.2 milhões de registros, apenas 3.0 milhões contêm informações sobre os indivíduos multados. Com base nesses dados, foram realizadas análises considerando o sexo e a idade dos infratores.

Figura 6 – Infrações por sexo

Sexo    █ Feminino    █ Masculino

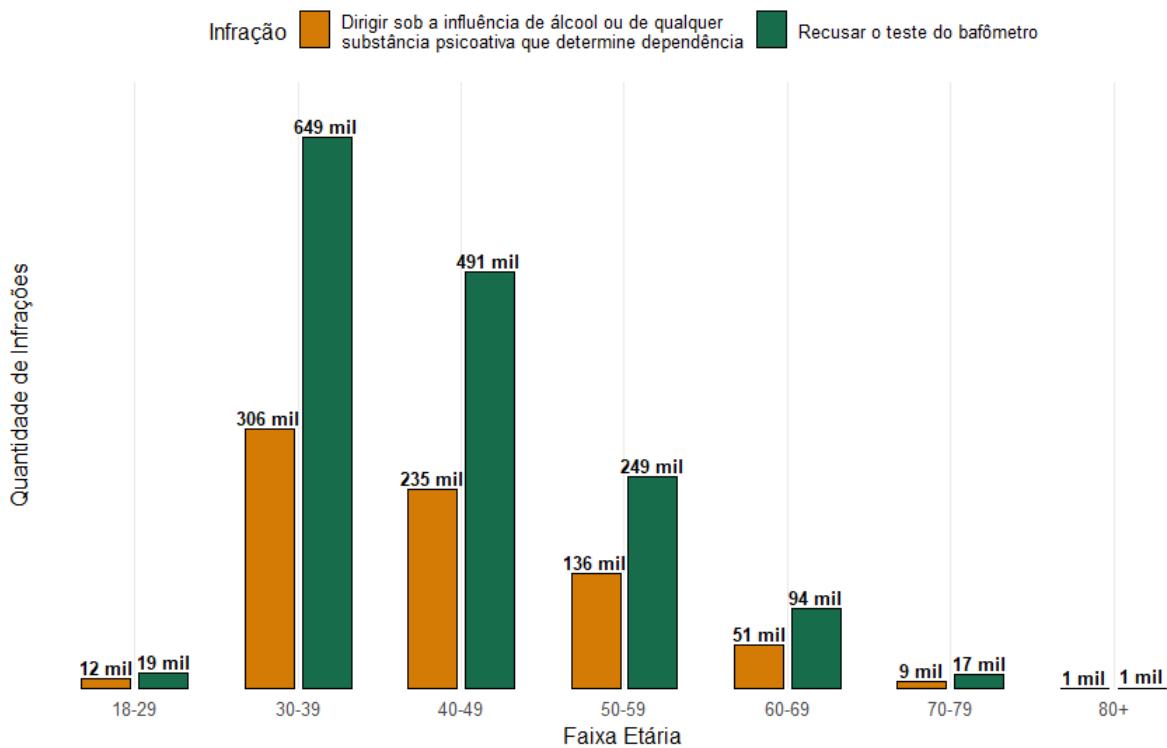




Conforme ilustrado na Figura 6, evidencia-se que os homens são predominantemente mais multados do que as mulheres em ambas as infrações, totalizando mais de 2 milhões de infrações desde 2008. No entanto, ao avaliar a proporção das multas por sexo, nota-se que menos de 30% das mulheres que realizam o teste do bafômetro apresentam resultado positivo para o álcool no sangue (10 pontos percentuais a menos do que os homens), isso sugere que os homens são mais frequentemente flagrados sob influência de álcool ou outras substâncias psicoativas do que as mulheres, justamente por eles se submeterem a realizar o teste mais do que elas.

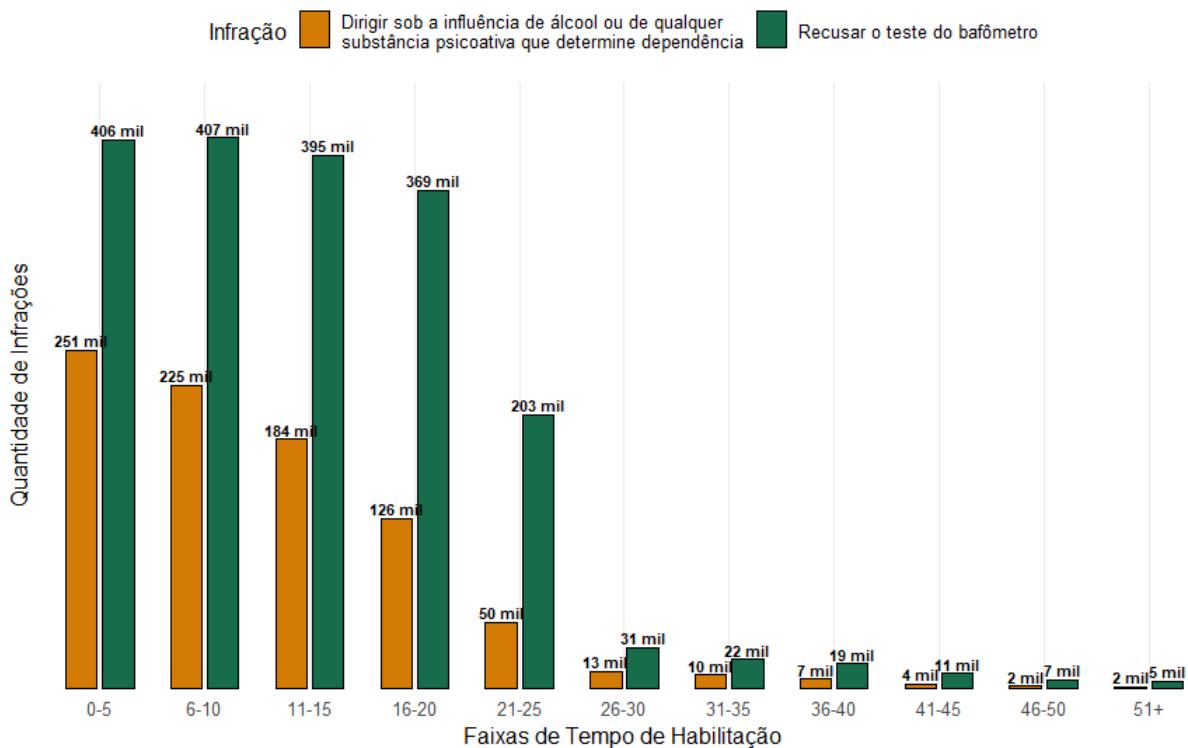
A análise da probabilidade de recusa em realizar o teste do bafômetro, baseada no gênero, revelou que os homens têm 41% menos chances de se recusar a fazer o teste em comparação às mulheres. Portanto, embora ambos os gêneros tendam a recusar o teste do bafômetro com maior frequência do que serem flagrados dirigindo sob a influência de álcool ou outras substâncias psicoativas, verifica-se que a proporção de recusa entre os homens é menor do que entre as mulheres.

Figura 7 – Infrações por idade



Ao analisar a idade dos infratores, verifica-se uma predominância entre motoristas mais jovens, que segundo o Observatório da APS (2024), são os que mais consomem álcool. A faixa etária de 30 a 39 anos contém o maior número de registros para ambas as infrações, com 42,03% dos infratores situados nessa faixa. A média de idade dos infratores é de 39 anos.

Figura 8 – Infrações por tempo de habilitação

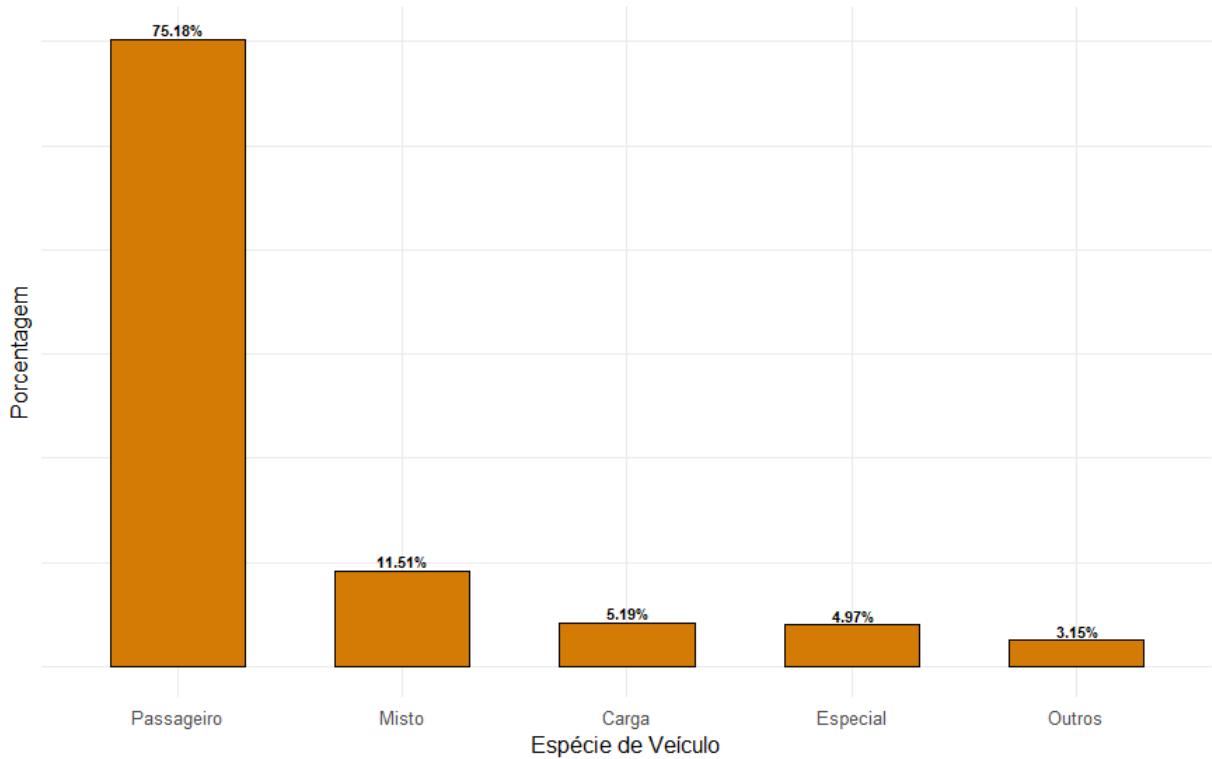


A figura 8 revela que a maioria dos infratores possui entre 0 e 5 anos de tempo de habilitação, com uma tendência de diminuição no número de infrações à medida que os indivíduos adquirem mais experiência de direção. Essa redução pode ser atribuída à menor incidência de consumo de álcool conforme as pessoas envelhecem, além de uma maior cautela geral entre os motoristas mais experientes.

## 5 Perfil de Veículo

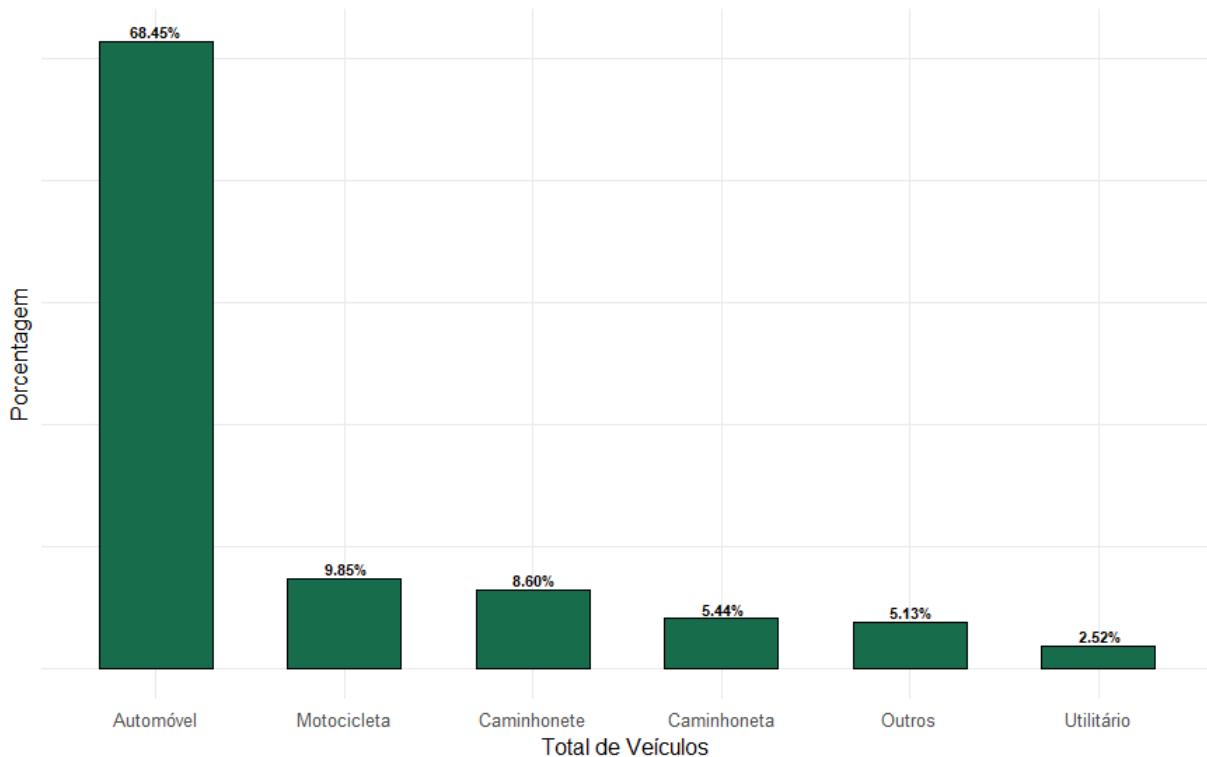
Com o cruzamento das bases do RENAINF e do RENAVAM foram identificados 2.478.241 veículos distintos, destes veículos 1.621.500 estavam somente relacionados à recusa do teste de bafômetro e 813.943 somente à direção sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência e 42.798 relacionados a ambas. Destes carros, verifica-se que 2.338.129 apresentam apenas um registro, 126.269 apresentam dois, 11.765 apresentam três e 2.078 apresentam 4 ou mais registros.

Figura 9 – Infrações por espécie de veículo



Segundo o artigo 96, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro, os veículos são classificados de acordo com sua utilidade nas seguintes espécies: passageiro, carga, misto, competição, tração, especial e coleção. A maioria das infrações foi registrada em veículos de passageiros, como motocicletas, automóveis, micro-ônibus e ônibus.

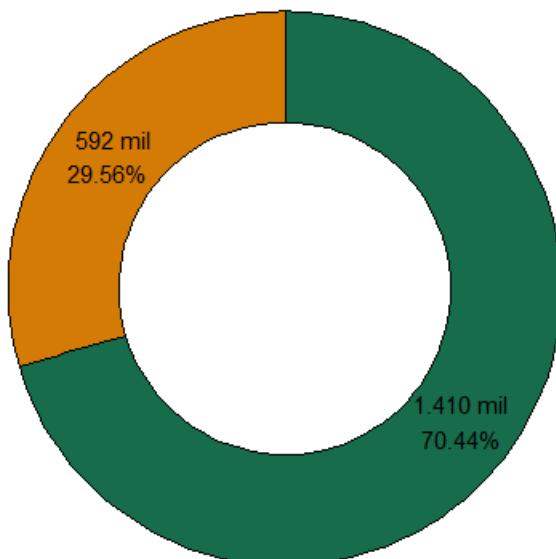
Figura 10 – Infrações por tipo de veículo



Ao analisar o tipo de veículo envolvido nas infrações, observa-se que a maioria ocorreu em veículos da espécie passageiro e do tipo automóvel. Em segundo lugar, destacam-se as motocicletas, seguidas pelas caminhonetes. Esses resultados são consistentes com a análise realizada com base nas categorias de espécie de veículo. Também houve um número significativo de infrações em veículos mistos, como camionetas e utilitários, e em veículos de carga, como caminhonetes, caminhões, reboques e carroças.

Figura 11 – Infrações pela UF do veículo

 UF da infração diferente da UF de emplacamento    UF da Infração igual a do emplacamento



Conforme a Figura 11, observa-se que a maioria das infrações (70,44%) ocorrem no mesmo estado de origem do veículo e isso pode ser atribuído a vários fatores. Primeiramente, é possível que os motoristas realizem a maior parte de sua condução dentro do estado onde o veículo é registrado, resultando em uma maior probabilidade de infrações locais.

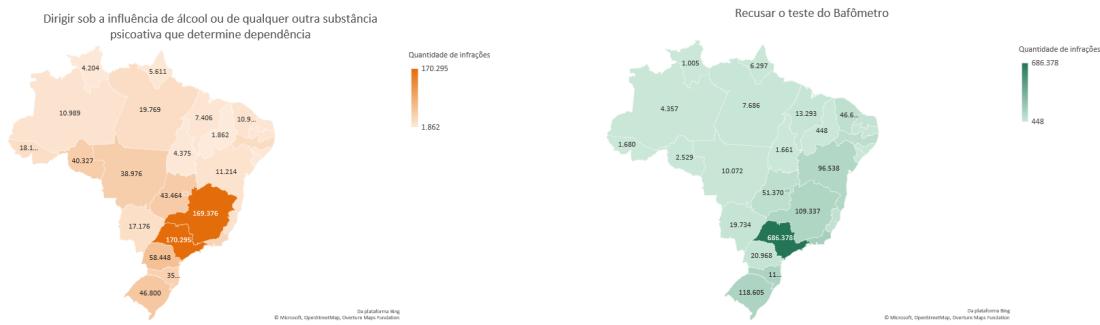
Por outro lado, 29,56% das infrações ocorreram em estados diferentes de onde o veículo está emplacado. Este dado pode indicar uma tendência de viagens interestaduais, seja para fins pessoais ou profissionais, por exemplo.

As implicações desse comportamento são importantes para as autoridades de trânsito, pois indicam a necessidade de estratégias educativas e de fiscalização que considerem tanto infrações locais quanto interestaduais.

# 6 Locais de Infrações

Dos 5.570 municípios brasileiros, 5.188 registraram ocorrências de infração da lei seca, 41 municípios a mais do que o valor avaliado até 19 de junho de 2024. Dessa forma, verifica-se que 6,88% dos municípios não apresentam registros dessas infrações ao longo dos 17 anos de lei. Isso pode estar relacionado à falta de fiscalização efetiva em áreas menos densamente povoadas ou à dificuldade de acesso a recursos tecnológicos necessários para registro e comunicação das infrações. Além disso, questões culturais e comportamentais em algumas regiões podem influenciar na prevalência ou subnotificação dessas ocorrências.

Figura 12 – Mapa de calor das infrações



Um destaque na análise dos mapas ilustrados na Figura 12 é que, no estado de Minas Gerais, o número de registros de infrações por dirigir sob influência de álcool é semelhante ao de São Paulo, com uma diferença de menos de mil registros, o que é impressionante considerando a diferença de população entre os estados, onde São Paulo possui uma população significativamente maior. Além disso, percebe-se que os estados das regiões Sul e Sudeste são os que apresentam os maiores registros dessas infrações, provavelmente isso está atrelado a uma fiscalização mais rígida e à maior densidade populacional e veicular nessas regiões, o que aumenta a probabilidade de autuações. Já nas regiões Norte e Nordeste, persistem como as que menos apresentam registros de infrações, possivelmente devido a uma combinação de menor densidade populacional, menor número de veículos e fiscalização menos intensa.

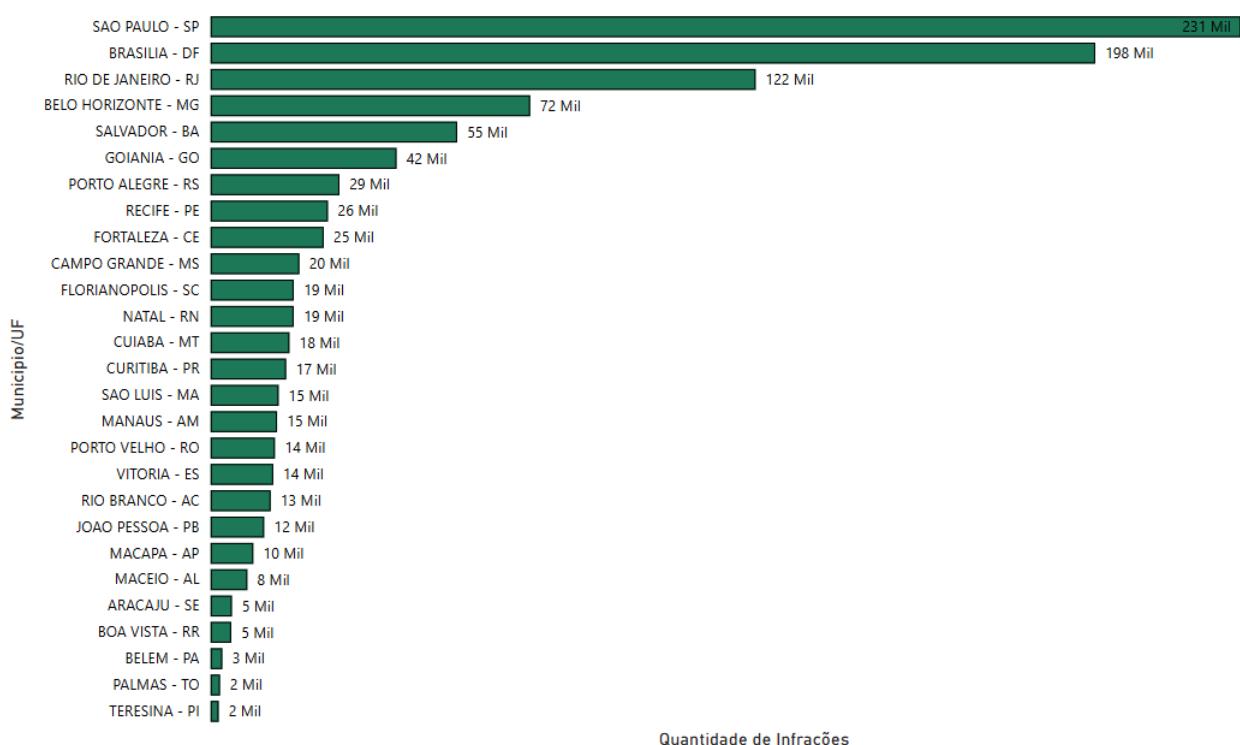
Em contrapartida, a recusa em realizar o teste do bafômetro apresenta uma concentração significativa em São Paulo, com 696.378 registros, seguido pelo Distrito Federal com 163.894, Rio de Janeiro com 153.616, Rio Grande do Sul com 118.605 mil, Santa Catarina com 118.149 e, finalmente, Minas Gerais com 109.337 registros, ocupando a sexta posição apesar de seu destaque na primeira infração.

A recusa ao teste do bafômetro pode ser influenciada pelo conhecimento das consequências legais, onde motoristas em estados como São Paulo e Distrito Federal estão mais

informados sobre seus direitos e possíveis penalidades, optando por recusar o teste. Em contraste, a fiscalização mais intensiva em estados do Sul e Sudeste pode resultar em mais testes administrados e, consequentemente, mais recusas registradas.

Sob esse viés, regiões com maior concentração de eventos sociais e de entretenimento, onde o consumo de álcool é comum, podem apresentar mais infrações relacionadas à direção sob influência de álcool. Já a recusa ao teste do bafômetro pode estar ligada ao nível de percepção e reação dos motoristas às operações de fiscalização.

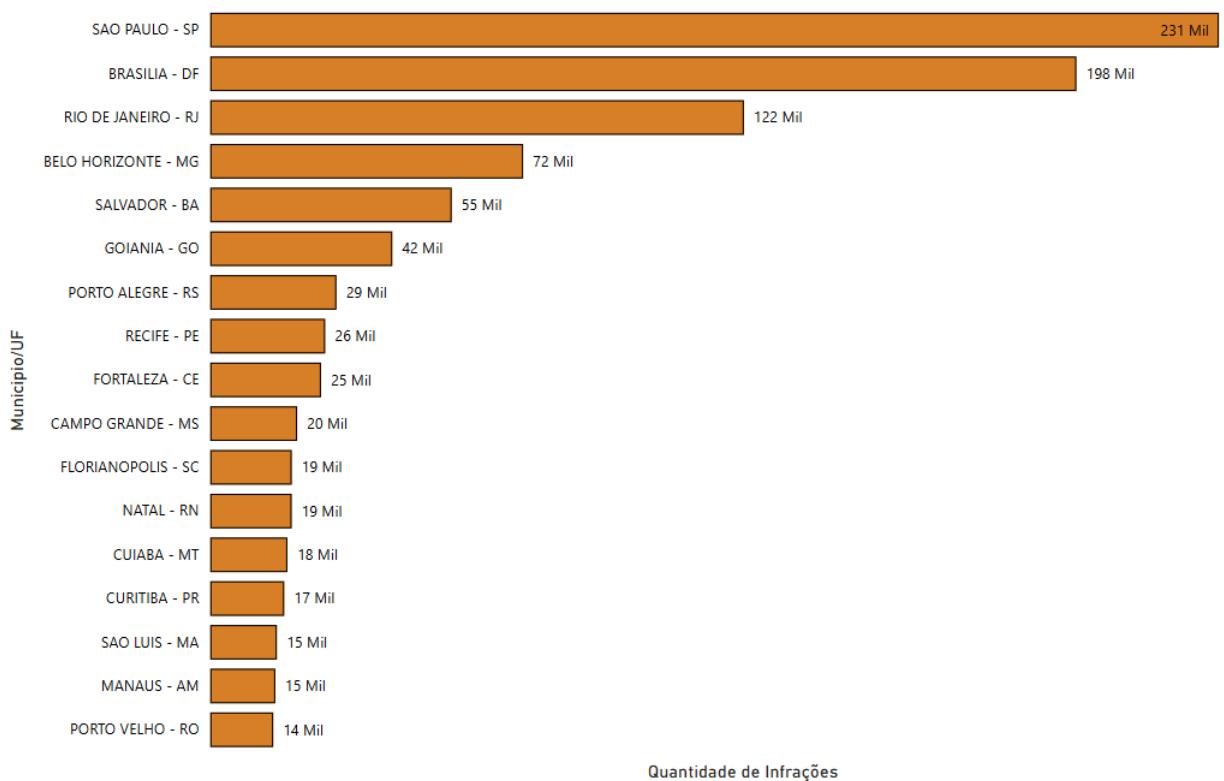
Figura 13 – Infrações por Capital e UF



Ao analisar as infrações por capital, é evidente que São Paulo (SP), Brasília (DF) e Rio de Janeiro (RJ) lideram em número de registros, refletindo suas elevadas densidades populacionais. Notavelmente, o DF aproxima-se de SP em número de infrações, apesar de ter uma população consideravelmente menor. Além disso, o DF registra mais de 76 mil infrações a mais do que o RJ, apesar deste último ter mais que o dobro da população do DF.

As demais capitais apresentam números significativamente menores em comparação com SP, DF e RJ. Belo Horizonte (BH) e Salvador (BA) estão atrás dessas três, com menos da metade das infrações registradas pelo RJ. A maioria das outras capitais apresenta frequências abaixo de 50 mil registros de infrações.

Figura 14 – Ranking dos 20 municípios por infrações



Evidenciam-se que no ranking de registros de infrações dos municípios ao longo dos 17 anos da Lei Seca a maioria são capitais, como São Paulo que lidera com o maior número de infrações. Dessa forma, há prevalência das infrações da Lei Seca em áreas urbanas de grande porte, onde a fiscalização e a mobilidade urbana são mais intensas. A alta incidência em capitais pode indicar uma combinação de maior fiscalização, campanhas de conscientização mais efetivas e uma cultura de dirigibilidade que ainda enfrenta desafios em relação ao consumo de álcool e direção.

Tabela 1 – Órgãos com a maior quantidade de registros de infrações

Órgão Autuador	Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência	Recusar o teste do bafômetro	Total
PRF	349.294	320.601	669.895
DETTRAN/SP	83.362	352.178	435.540
DER/SP	85.601	330.477	416.078
DETTRAN/RJ	27.917	152.596	180.513
DETTRAN/MG	87.841	58.410	146.251

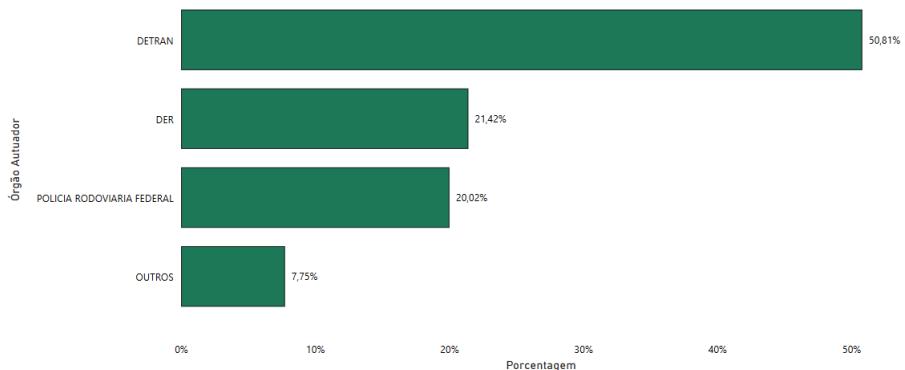
A Tabela 1 apresenta os órgãos autuadores com a maior quantidade de registros de

infrações relacionadas à Lei Seca, observa-se que, a PRF, que opera nas rodovias federais, lidera o ranking com mais de 669 mil, esse número destaca a preocupação com a segurança nas estradas de grande circulação, onde sinistros envolvendo motoristas sob a influência de substâncias podem ter consequências devastadoras.

O DETRAN/SP, segue com um total de 435.540 infrações, esse número reflete a grande população do estado e a intensidade das ações de fiscalização realizadas pelo órgão, além da quantidade expressiva de recusas ao teste do bafômetro, sugerindo uma resistência significativa dos motoristas em cumprir com a fiscalização.

Em sequência vem o DER/SP com mais de 416 mil infrações, o DETRAN/RJ com 180.513, e por fim, o DETRAN/MG com um total de mais de 146 mil infrações. A diferença relativamente menor entre os dois tipos de infração em Minas Gerais pode indicar uma maior eficácia nas campanhas educativas ou uma menor resistência dos motoristas às fiscalizações.

Figura 15 – Porcentagem de infrações por órgão autuador



O gráfico da Figura 15 mostra que a maior parte das autuações foi realizada pelos DETRANS, constituindo 50,81% do total, demonstrando que esses órgãos possivelmente realizam mais eventos de fiscalização, como blitzes, e também estão presentes em locais onde outras instituições não têm acesso. Em contraste, os órgãos responsáveis pela fiscalização em rodovias federais, como o DER e a PRF, registraram 21,42% e 20,02% das infrações, respectivamente e esse menor número de infrações pode ser atribuído ao fato de que essas instituições têm uma jurisdição mais restrita, focada principalmente nas rodovias federais, enquanto os DETRANS atuam em uma área mais abrangente, incluindo vias urbanas e rurais. Além disso, a presença mais frequente dos DETRANS em áreas densamente povoadas pode contribuir para a maior quantidade de autuações registradas por esses órgãos.

## 7 Conclusão

Foram registrados mais de 3,2 milhões de infrações por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, além de infrações por recusa em realizar o teste do bafômetro e, desses registros, cerca de 3,0 milhões contêm informações detalhadas sobre os infratores. Nota-se também, um aumento constante no número de infrações ao longo dos anos, com destaque para as recusas em realizar o teste do bafômetro, que atingiram um pico de 337 mil infrações em 2023.

Ao debruçar-se sobre os perfis dos condutores multados, constatou-se que a maioria são homens com idade média de 39 anos e, em uma comparação por sexo, verificou-se que os homens têm 42% menos probabilidade de se recusar a realizar o teste do bafômetro em comparação às mulheres, no entanto, os homens representam mais de 90% do total de infratores.

Esses dados evidenciam uma tendência preocupante de aumento nas infrações relacionadas à recusa do teste do bafômetro, sugerindo uma possível resistência dos condutores em se submeterem à fiscalização. Além disso, a predominância de homens entre os infratores, mesmo com menor taxa de recusa ao teste, aponta para a necessidade de políticas mais eficazes de educação e fiscalização voltadas para este grupo.

Portanto, a análise dos perfis e comportamentos dos infratores é crucial para o desenvolvimento de estratégias que possam reduzir a incidência de infrações e melhorar a segurança no trânsito, visto que, a implementação de campanhas de conscientização juntamente com a intensificação das fiscalizações, pode ser uma abordagem eficaz para enfrentar este desafio mas que pode ser mais lapidada com análises dos perfis de comportamento dos condutores e infratores, de modo que todo país disponha cada vez mais de um tráfego automotor mais consciente e seguro.