

SE
NA
TRAN

18 ANOS DA LEI SECA

SENATRAN
Secretaria Nacional de Trânsito

Junho de 2026

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Equipe Técnica

Coordenador - Geral de Informação e Estatística

Pedro César Vieira Barbosa

Coordenador de Estruturação de Informação

Gesiel Rodrigues dos Anjos Souza

Desenvolvimento

Amanda da Mota Fernandes

Antonio Lucas Gabriel Mariano

Gustavo Vieira Alves

Revisão

Carina Leão de Oliveira

Sumário

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

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 de infração por município	24
Figura 15 – Porcentagem de infrações por órgão atuador	25

Lista de tabelas

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

1 Introdução

No dia 19 de junho de 2006, a Lei Seca (nº 11.705/08), completa 18 anos de vigência. A 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, ou seja, R\$ 1.915,38 (mil novecentos e quinze reais e trinta e oito centavos). Em 2016, a multa por embriaguez ao volante foi ajustada para R\$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos); 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, e estabeleceu que motoristas embriagados envolvidos em sinistros podem ser condenados a 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 à 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 referido código, 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, a 31 de maio de 2026. A proximidade do 18º aniversário da Lei, a ser celebrado em 19 de junho de 2026, torna este recorte temporal 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 coletadas informações a respeito das infrações 7579 (recusa em submeter-se ao teste do bafômetro ou a outros exames para detectar álcool ou drogas) e 5169 (dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância que determine dependência); ambas categorizadas como gravíssimas. 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. Todavia, o RENAINF registra somente 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 cruciais para a elaboração de campanhas educativas e ações de fiscalização mais direcionadas, visando à redução das infrações e à promoção de um trânsito mais seguro.

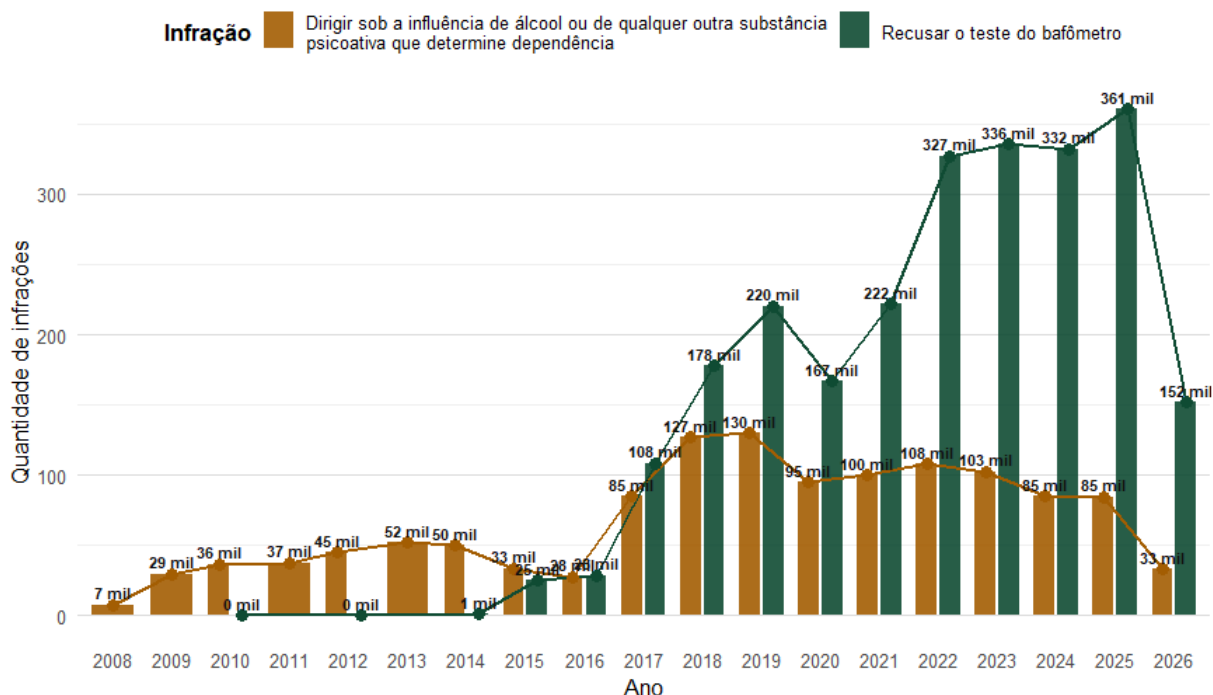
O RENAVAM contém informações sobre todos os veículos registrados no Brasil. Com ele, é possível determinar as características dos tipos de veículos mais frequentemente utilizados pelos infratores, podendo assim estimar a distribuição dos tipos de veículos envolvidos em infrações de trânsito. Isso é fundamental 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 2026, foram registradas mais de 3,7 milhões de infrações relacionadas à Lei Seca e, dessas, 1,26 milhão se refere à conduta de "dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência", enquanto 2,45 milhões são referentes 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 6.554 dias analisados, observa-se que são aplicadas, em média, 23 multas a cada hora e isso se traduz em 8 multas por hora para a primeira infração e 15 multas por hora para a segunda.

Fica evidente também que, o número de infrações por recusa em realizar o teste do bafômetro supera em 93,99% 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 do CTB 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". As condutas podem resultar na detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição da obtenção da permissão ou habilitação para dirigir.

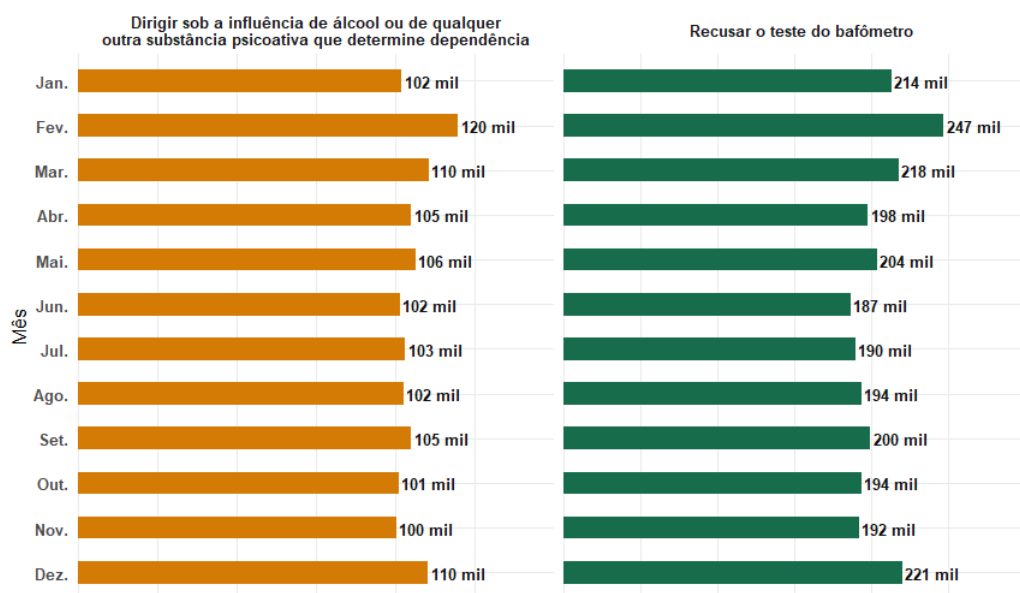
Figura 1 – Infrações por ano



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.

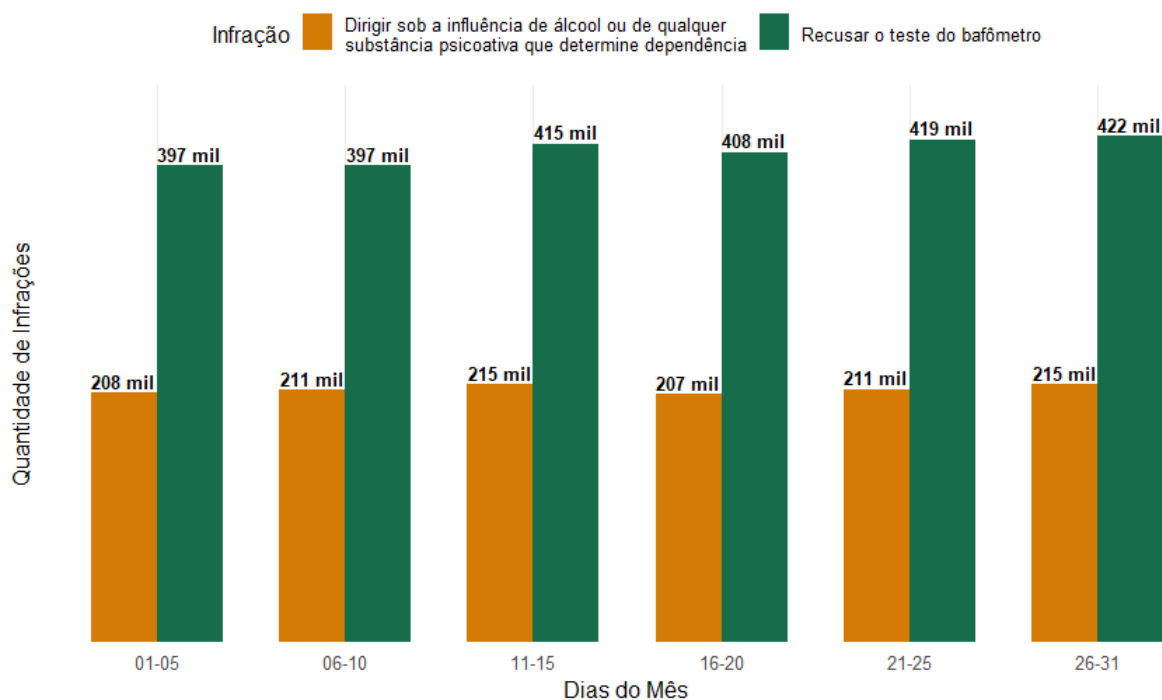
Em 2017, os órgãos estaduais e municipais passaram a ser obrigados a registrar as infrações no RENAINF, o que justifica o salto no número de infrações de 2016 para 2017. Além disso, observa-se que, de 2017 até 2019, a média móvel apresentou o maior crescimento para ambas as infrações e, a partir de 2020, 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.

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 19% das infrações anuais. A discrepância é ainda mais evidente na recusa do teste do bafômetro, com 247 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 fim de ano e Carnaval, que têm grande correlação com o consumo de bebidas alcoólicas, resultando em um aumento no número de condutores 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.

Figura 3 – Infrações por dia do mês

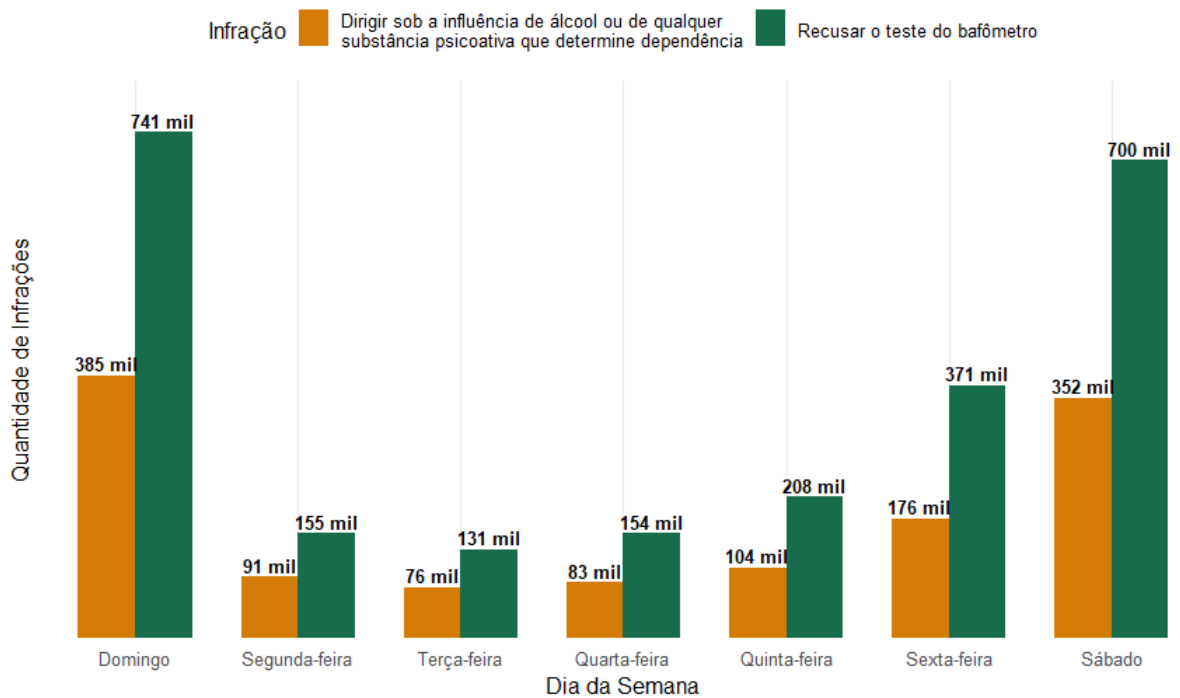


É perceptível o maior número de registros de infrações nos últimos dias do mês, justificado pela intensificação das atividades de fiscalização por parte das autoridades de trânsito, muitas vezes como parte de operações mensais ou devido ao cumprimento de metas estabelecidas.

Ademais, verifica-se que o meio do mês, especialmente entre os dias 11 e 15, apresenta 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.

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.

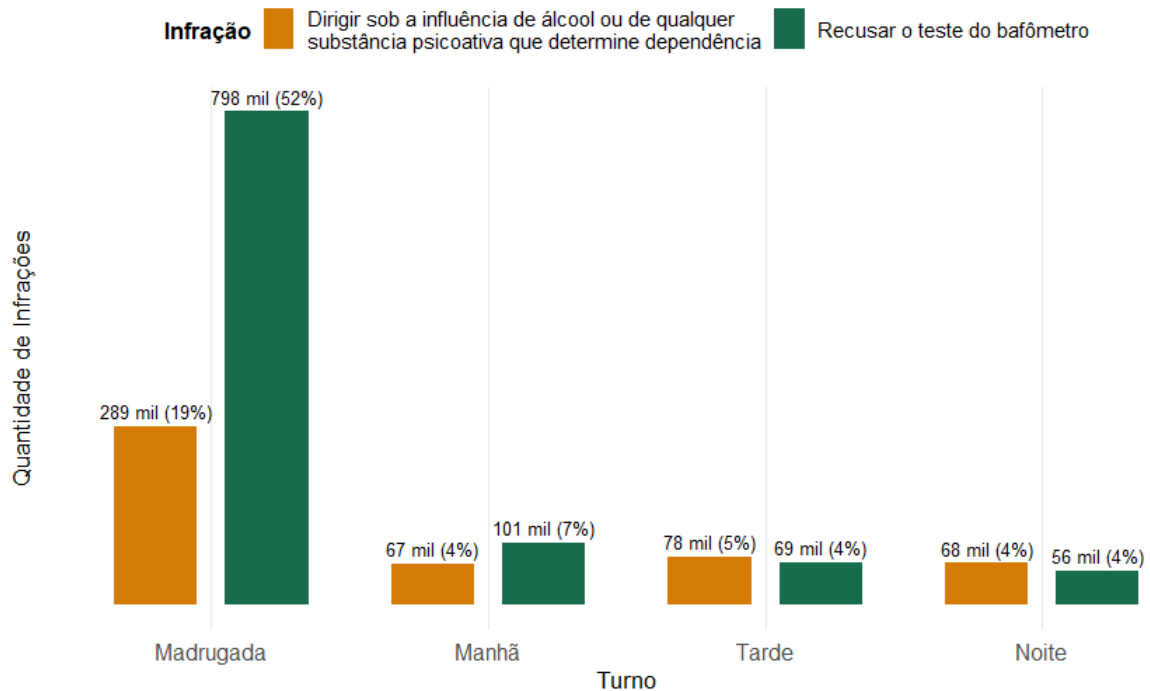
Nesse cenário, destaca-se que o domingo apresenta o maior número de registros para ambos os casos e esse padrão pode estar relacionado ao fato de que muitas pessoas aproveitam o sábado à noite para socializar e consumir álcool, e o retorno para casa, muitas vezes no início das primeiras horas de domingo, 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



Fica evidente que os principais períodos em que ocorrem infrações de trânsito relacionadas ao consumo de álcool são na 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 às casas.

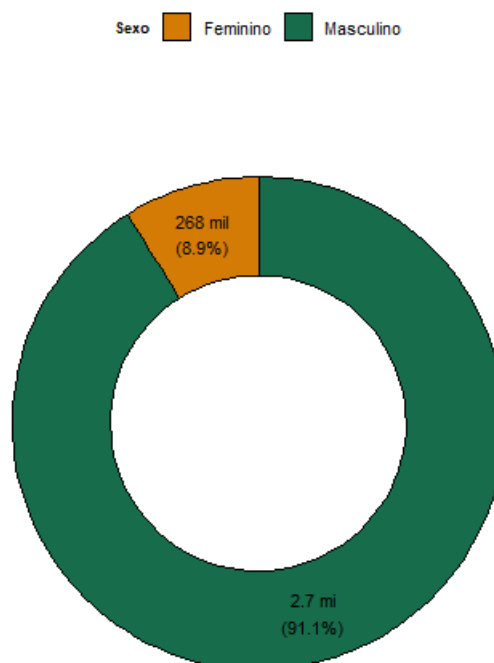
Além disso, observa-se que a proporção de recusas à realização do teste do bafômetro aumenta significativamente durante a madrugada, com 52%, em comparação com a tarde, onde constata-se 4%. Os condutores conscientes do resultado positivo no teste do bafômetro, optam pela recusa, ainda que cientes das consequências legais.

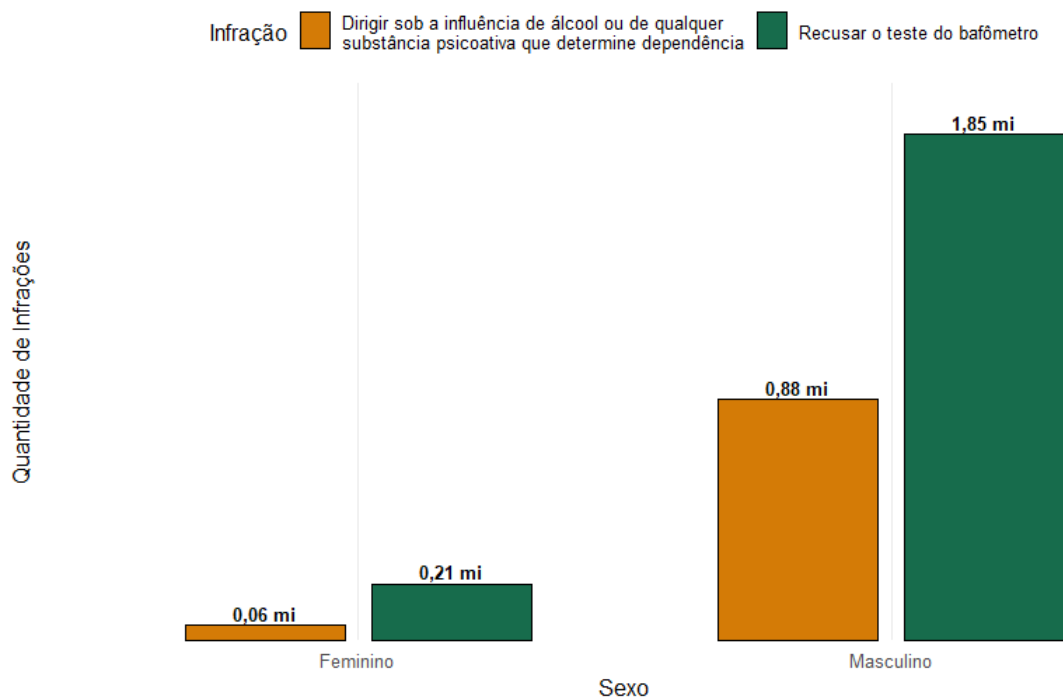
Outro fator a ser considerado, é a redução da fiscalização e a percepção de menor risco de serem abordados durante a madrugada. Muitos motoristas acreditam que a probabilidade de encontrar blitzes e operações policiais é menor nesse período, o que pode incentivar comportamentos mais arriscados.

4 Perfil do Condutor

Ao realizar o cruzamento dos dados presentes no RENAINF com os registros dos condutores do RENACH, verifica-se que, dos 3.7 milhões de registros, apenas 3.1 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

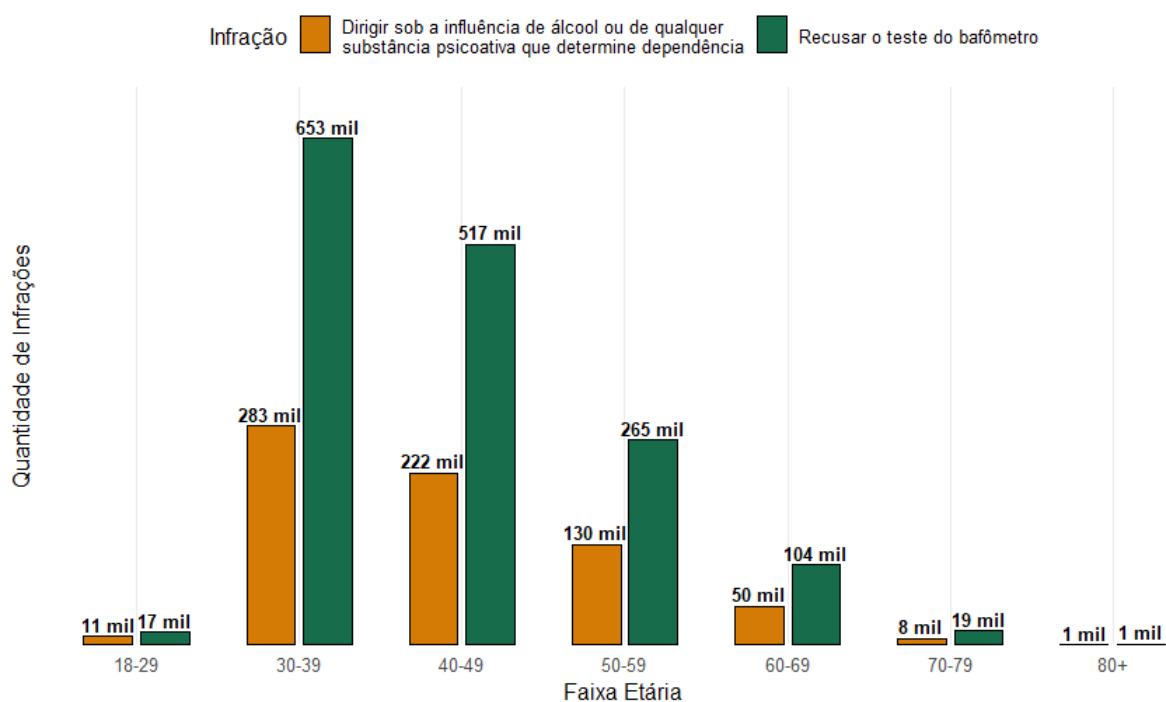




Conforme ilustrado na Figura 6, evidencia-se que os homens são predominantemente mais multados do que as mulheres em ambas as infrações, totalizando mais de 2.5 milhões de infrações desde 2008. No entanto, ao avaliar a proporção das multas por sexo, nota-se que menos de 30% das mulheres que realizam 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.

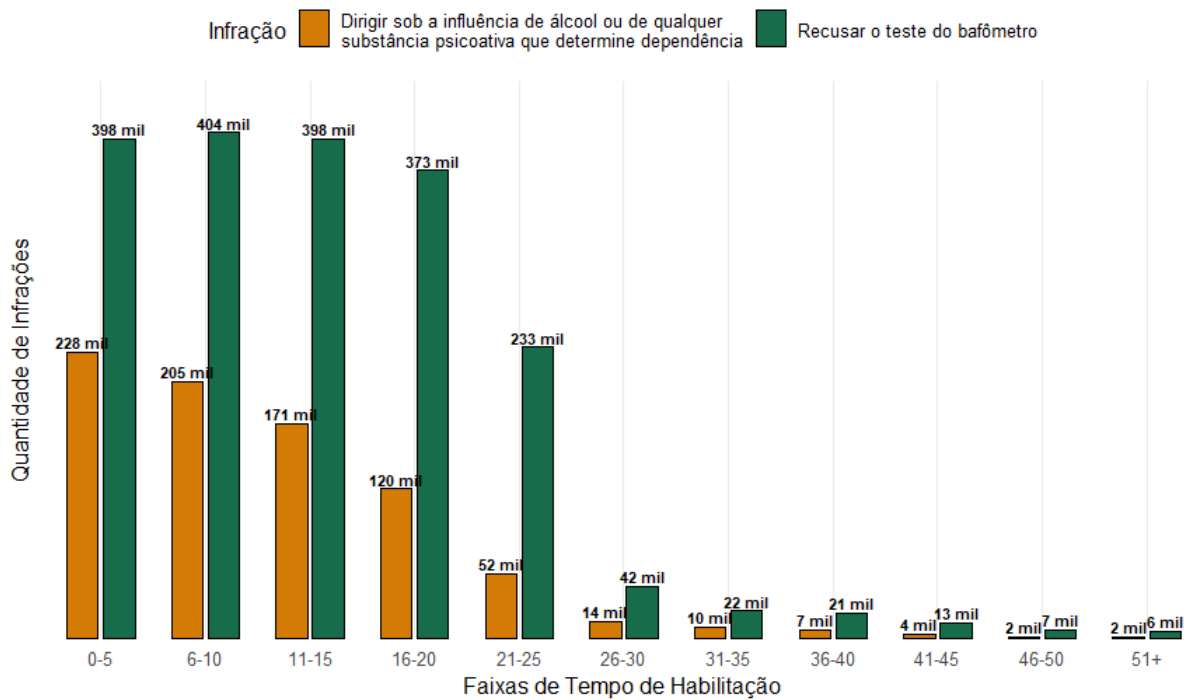
A análise da probabilidade de recusa em realizar o teste do bafômetro, baseada no gênero, revelou que os homens têm 13% menos chances de se recusar a fazer o teste em comparação às mulheres. Portanto, embora ambos os gêneros tendam a recusar o teste do bafômetro com maior frequência do que serem flagrados dirigindo sob a influência alcóolica 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 41% dos infratores situados nessa faixa. A média de idade dos infratores é de 39 anos.

Figura 8 – Infrações por tempo de habilitação

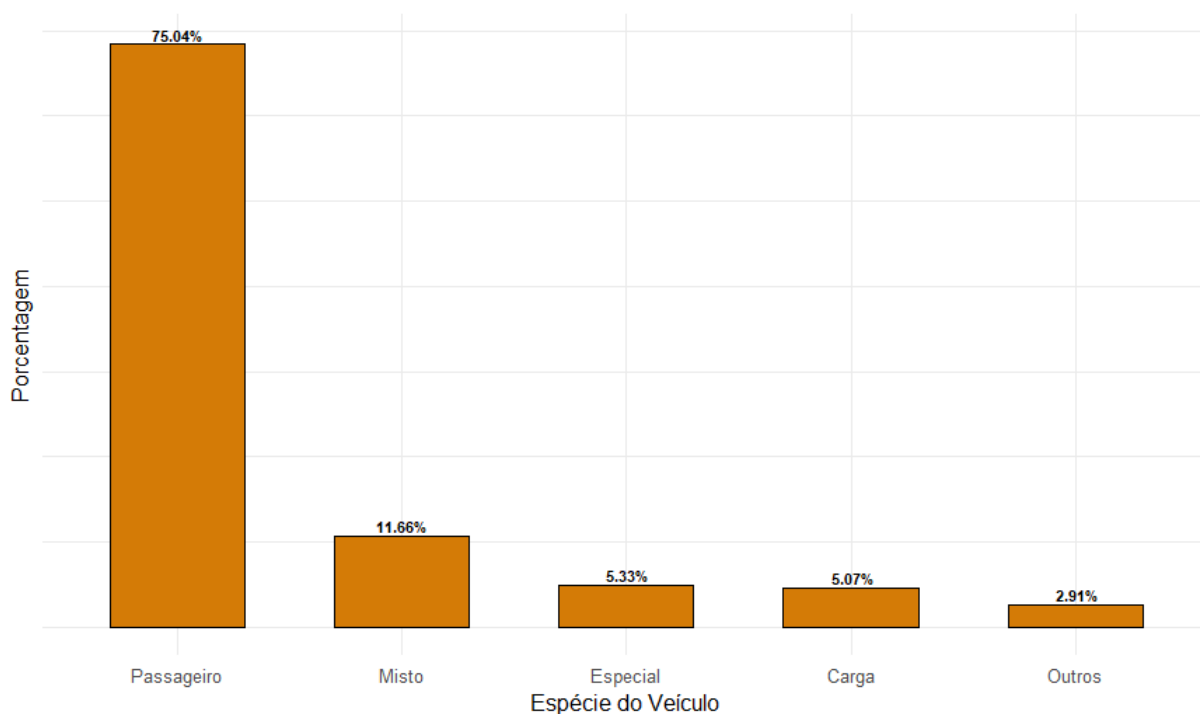


A figura 8 revela que o maior percentual dos infratores possui entre 0 e 5 anos de tempo de habilitação, com uma tendência de diminuição no número de infrações à medida que os indivíduos adquirem mais experiência de direção. Essa redução pode ser atribuída à menor incidência de consumo de álcool conforme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

5 Perfil de Veículo

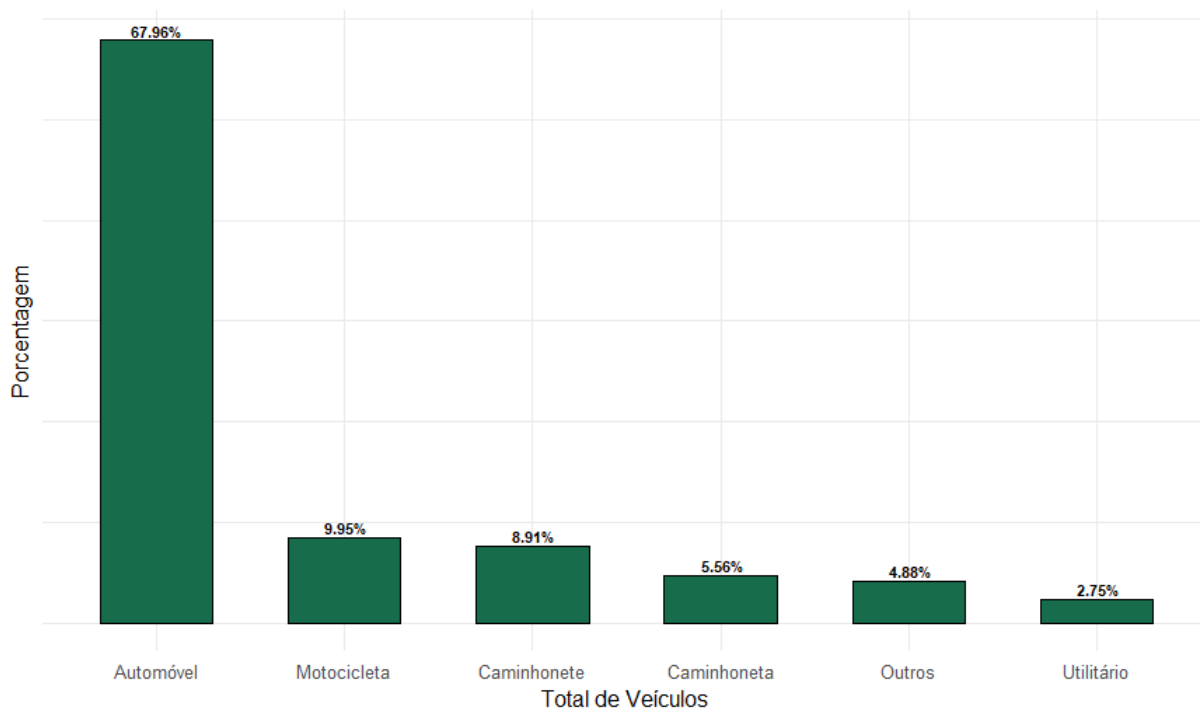
Com o cruzamento das bases do RENAINF e do RENAVAM foram identificados 2.476.123 veículos distintos, destes veículos 1.619.123 estavam somente relacionados à recusa do teste de bafômetro e 813.860 somente à direção sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência e 42.770 relacionados a ambas. Destes carros, verifica-se que 2.336.349 apresentam apenas um registro, 125.981 apresentam dois, 11.730 apresentam três e 2.063 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.

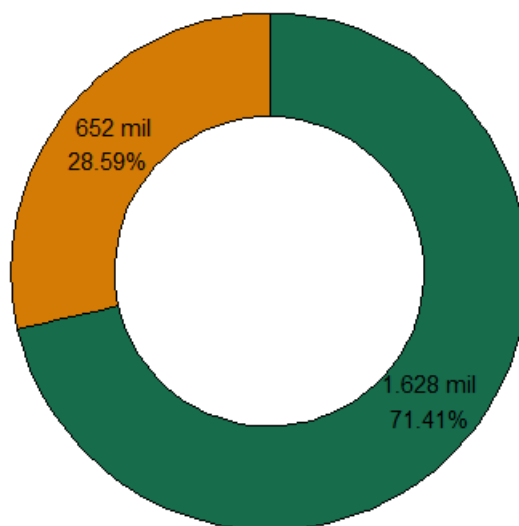
Figura 10 – Infrações por tipo de veículo



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 (71,41%) 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.

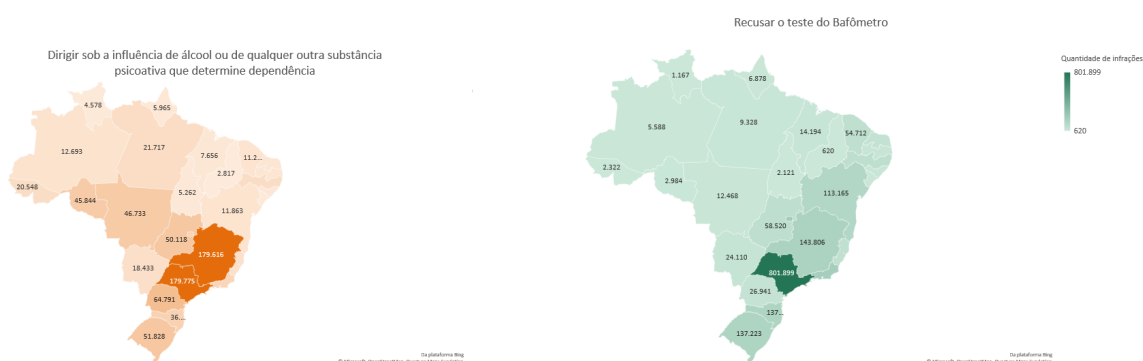
Por outro lado, 28,59% das infrações ocorreram em estados diferentes de onde o veículo está emplacado. Este dado pode indicar uma tendência de viagens interestaduais, seja para fins pessoais ou profissionais, por exemplo.

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 18 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 pouco mais 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.

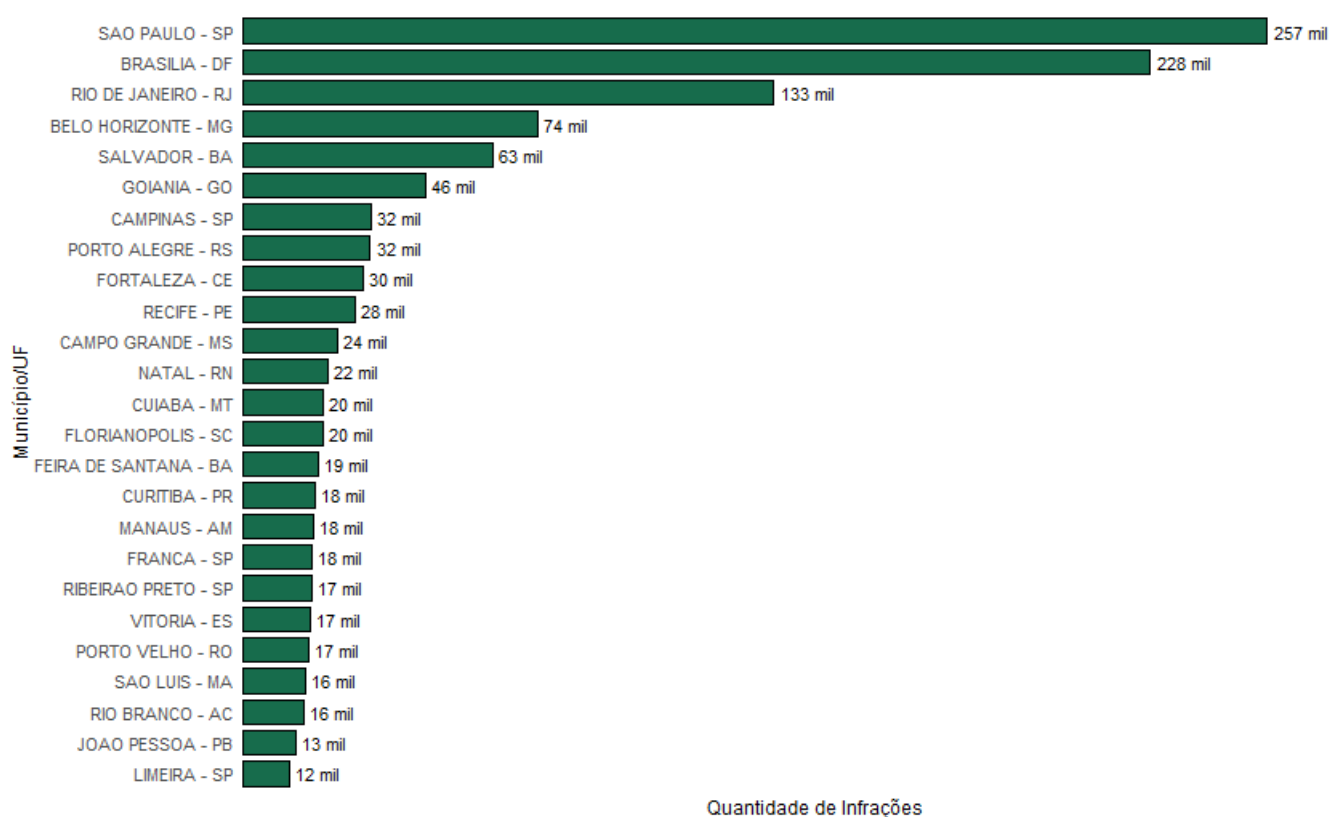
Em contrapartida, a recusa em realizar o teste do bafômetro apresenta uma concentração significativa em São Paulo, com 686.401 registros, seguido pelo Distrito Federal com 163.881, Rio de Janeiro com 151.365, Rio Grande do Sul com 118.619 mil, Santa Catarina com 118.161 e, finalmente, Minas Gerais com 109.266 registros, ocupando a sexta posição apesar de seu destaque na primeira infração.

A recusa ao teste do bafômetro pode ser influenciada pelo conhecimento das conse-

quências 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, conseqüentemente, 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.

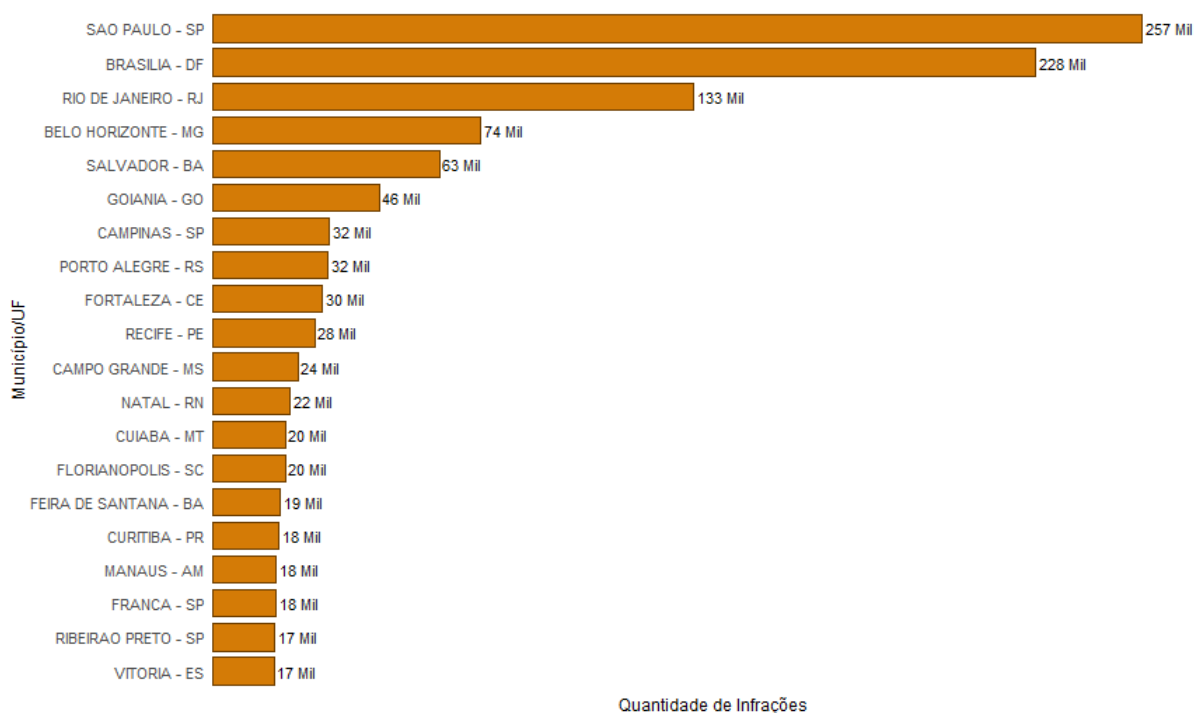
Figura 13 – Infrações por capital e UF



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 59 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 uma quantidade próxima da metade das infrações registradas pelo RJ. Todas as outras capitais apresenta frequências abaixo de 50 mil registros de infrações.

Figura 14 – Ranking de infração por município



Fica claro que no ranking de registros de infrações dos municípios ao longo dos 18 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.

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

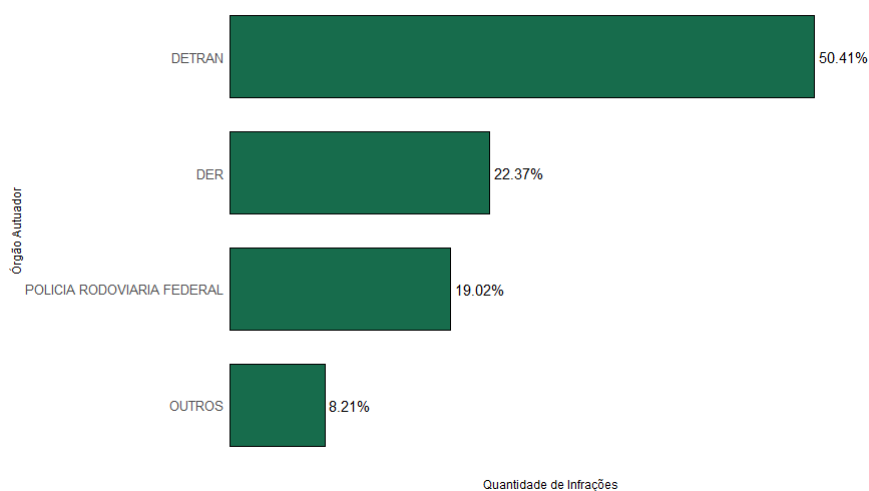
Órgão Autuador	Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência	Recusar o teste do bafômetro	Total
PRF	356.828	363.647	720.475
DETRAN/SP	88.621	399.315	487.936
DER/SP	88.598	394.390	482.988
DETRAN/RJ	29.111	173.749	202.860
DETRAN/MG	85.758	75.262	161.020

A Tabela 1 apresenta os órgãos autuadores com a maior quantidade de registros de infrações relacionadas à Lei Seca, e nela podemos observar que a PRF, operante nas rodovias federais, lidera o ranking com mais de 720 mil registros; número que traz 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 487.936 infrações, refletindo 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 condutores.

Na sequência, temos o DER/SP com mais de 482 mil infrações, o DETRAN/RJ com 202.860, e por fim, o DETRAN/MG com mais de 161 mil infrações.

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 50,41% 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 22,37% e 19,02% 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 3,7 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 3,1 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 361 mil infrações em 2025.

Ao analisar os perfis dos condutores multados, fica concluído que a maioria são homens com idade média de 39 anos e, em uma comparação por sexo, verificou-se que os homens têm 13% menos probabilidade de se recusar a realizar o teste do bafômetro em comparação às mulheres, no entanto, os homens representam mais de 91% 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.