

# FISCALIZAÇÃO DE ALCOOLEMIA E EMBRIAGUEZ DE TRÂNSITO PELA PMDF

Caio Mário Camargo Santil<sup>1</sup>  
Stéfano Enes Lobão<sup>2</sup>

## RESUMO

As operações de fiscalização de trânsito realizadas pela Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF), no tocante à alcoolemia e à embriaguez, quando realizadas por maior número de policiais militares, com o devido apoio logístico e preparo técnico na matéria, são relevantes na busca de um trânsito seguro, pode aumentar a sensação de segurança e possui considerável aceitação da sociedade. O objetivo principal é demonstrar que um aumento na fiscalização contribui para o aumento na segurança, direta e indiretamente, e na proximidade da Polícia Militar com a Sociedade, alinhando-se, portanto, com o PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO da PMDF. Para tanto, a metodologia utilizada foi de pesquisa descritiva, bibliográfica, com uso de documentos e obtenção de dados junto às Diretorias e Unidades Policiais Militares da PMDF e de dados oriundos de órgãos de trânsito do DF. Nesse norte, a fiscalização se mostra eficaz, na medida em que respeita o princípio da legalidade, diminui o risco real e em potencial de acidentes, aumenta a presença da Polícia Militar onde o trânsito de pessoas é mais substancial e aproxima a Corporação do cidadão.

**Palavras-chave:** Fiscalização de Trânsito. Alcoolemia. Embriaguez. Imagem Institucional. Sensação de Segurança.

<sup>1</sup> Bacharel em Ciências Policiais pela PMDF em 2002 e em Ciências Jurídicas pela Unieuro em 2006, é possuidor de MBA em gestão de pessoas pela ESAD em 2009. Aluno do curso de Aperfeiçoamento de Oficiais – 2017. É Capitão da Polícia Militar do Distrito Federal. Email: caio.santil@gmail.com.

<sup>2</sup> Especialista em trânsito urbano e rodoviário. Bacharel em Ciências Policiais em 1994, pela PMDF, tendo concluído seu Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais e Curso de Altos Estudos também pela PMDF. Bacharel em Ciências Jurídicas pela UNIPLAN em 2009, e pós-graduado em Trânsito pela UnB. É Coronel da Polícia Militar do Distrito Federal. Email: timaolobao@gmail.com.



## CONTROL OF ALCOHOLICS AND EMBRIAGUEZ OF TRANSIT BY PMDF

Artigos

### ABSTRACT

The traffic control operations carried out by the Military Police of the Federal District (PMDF), regarding drunkenness and drunkenness, when carried out by a greater number of military police officers, with due logistical support and technical preparation in the matter, are relevant in the search for a Safe transit, can increase the sense of security and has considerable acceptance of society. The main objective is to demonstrate that an increase in surveillance contributes to the increase in security, directly and indirectly, and in the proximity of the Military Police with the Society, thus aligning itself with PMDF's STRATEGIC PLANNING. For that, the methodology used was descriptive, bibliographical research, using documents and obtaining data from the PMDF Military Police Offices and Units and data from DF transit agencies. In the north, enforcement is effective, insofar as it respects the principle of legality, decreases the real and potential risk of accidents, increases the presence of the Military Police where the transit of people is more substantial and brings the Corporation closer to the citizen.

**Keywords:** Traffic Control. Alcohol. Drunkenness Institutional Image. Feeling of Safety.

CIÊNCIA E POLÍCIA

## INTRODUÇÃO

A Fiscalização é uma das variáveis da área de Trânsito. A PMDF atua mediante convênios que possui com os órgãos executivos<sup>3</sup> de trânsito do DF, conforme artigo 23 do Código de Trânsito Brasileiro(CTB)<sup>4</sup>, contribuindo para a aplicação das normas, organização do trânsito e mantendo a segurança viária. Um relevante vetor dessa área é a fiscalização de alcoolemia e embriaguez, sobretudo pelos expressivos índices<sup>5</sup> de acidentes no Brasil e o reprovável hábito de dirigir após a ingestão de álcool, que é comum a muitos motoristas.

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. Nesse sentido, as descrições buscaram responder à seguinte pergunta: quais são os aspectos favoráveis à sociedade, nas ações fiscalizatórias de alcoolemia e embriaguez ao volante?

Visando alcançar as devidas fórmulas para tal questão, fixou-se como hipóteses: 1) direcionar mais efetivo para a atividade de fiscalização de alcoolemia e embriaguez ligadas ao trânsito traz resultados positivos à Sociedade, sendo fundamental à preservação da segurança viária; 2) investir em capacitação de profissionais e na aquisição de equipamentos necessários à fiscalização de condutores sob influência de álcool é uma importante alternativa no aumento da sensação de segurança.

Tal abordagem se justifica para que se possa nortear e intensificar a fiscalização de trânsito, visando coibir a direção sob influência de álcool ao volante em todas as unidades policiais militares da PMDF, sendo tal intensificação benéfica para toda a sociedade do DF.

O objetivo deste trabalho é demonstrar que a intensificação na fiscalização de alcoolemia e embriaguez no trânsito do DF contribui para aumento na segurança, direta e indiretamente, e na proximidade da Polícia Militar com a Sociedade, alinhando-se, portanto, com o PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO da PMDF<sup>6</sup>. Além disso, também irá: 1) enumerar os diversos benefícios para a sociedade do DF, quando a fiscalização sobre alcoolemia e embriaguez no trânsito é intensificada. 2) apresentar os dados estatísticos de autuações de trânsito referentes à alcoolemia e à embriaguez no volante pelas Unidades Policiais Militares da PMDF e pelos demais órgãos de trânsito do DF; 3) determinar o tipo e a frequência de treinamento para o efetivo; e a quantidade e o tipo ideal de equipamentos de aferição; além do provável custo desse material para a Corporação.

O principal motivo para a escolha do tema proposto foi justamente a união do binômio “necessidade” e “oportunidade”. Primeiro por ser algo indispensável, pois lida com a coletividade, com índice de fatalidade, gastos públicos, risco geral etc., depois, por ser

<sup>3</sup> Tratam-se do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF) e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/DF).

<sup>4</sup> Reporta-se à Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

<sup>5</sup> Observatório Nacional de Segurança Viária e Veicular.

<sup>6</sup> Refere-se ao Plano Estratégico da PMDF 2011 – 2022: Planejando a Segurança Cidadã do Distrito Federal no Século XXI. Brasília, 2011.



apropriado à corporação para fortalecer sua “marca”, além de tanto se esforçar para estreitar a relação com a comunidade que serve. Por essa razão, buscou-se ilustrar mais sobre a realidade do trânsito da Capital Federal e das demais regiões administrativas do Distrito Federal, relacionando, principalmente, a embriaguez ao volante ao número de acidentes de trânsito que constantemente são noticiados pela mídia nos telejornais locais e estão marcados nas estatísticas nacionais.

Este intento será conseguido mediante uma pesquisa descritiva, bibliográfica, com uso de documentos, e obtenção de dados junto a Diretorias e Unidades Policiais Militares da PMDF, além de dados oriundos de outras Corporações de trânsito do DF.

Para iniciar a discussão, iremos abordar às questões relacionadas à fiscalização de trânsito pela Corporação frente ao PLANO ESTRATÉGICO PMDF 2011-2022.

## 1. O TRÂNSITO FRENTE AO PLANO ESTRATÉGICO DA PMDF: UMA VISÃO DE FUTURO

Orientado pelas visões mais atuais e inseridas na moderna democracia que prioriza o serviço público em prol da sociedade, a gestão dos entes estatais deve ser pautada e orientada segundo um sólido e realista “planejamento”, que alie as intenções estratégicas de uma instituição e o seu propósito com as reais possibilidades de crescimento e modernização, além de ascensão, engrandecimento e aumento da qualidade de seu serviço junto ao seu cliente.

Diante dessa realidade e interesse, a PMDF elaborou seu PLANO ESTRATÉGICO, como forma de crescer e se tornar cada vez mais talentosa como órgão público e direcionada aos objetivos que julgou mais favoráveis.

A responsabilidade para se atingir os objetivos ou alcançar as metas institucionais pertence a todos os integrantes da Corporação, sempre baseada em organização centrada na estratégia. Contudo, os gestores são decisivos para efetivar as denominadas “ações estratégicas”, como as que a PMDF (2015, p. 50) deseja:

18. Objetivo: Elevar a sensação de segurança da população

Estratégia:

18.1. Cumprir, dentro do horizonte temporal previsto, os objetivos, estratégias e iniciativas estratégicas que impactem na sensação de segurança da população do Distrito Federal.

Dessa forma, a Corporação se apoiou nas possibilidades ou probabilidades futuras para tomar a melhor decisão, a fim de planejar o que deseja e precisa, sempre relevando o amparo técnico, anseios da sociedade e possibilidade de fortalecimento. Após análise dos especialistas, foram traçados objetivos e iniciativas sob o foco estratégico que a Sociedade necessita.

As atividades na área de trânsito representam um contato direto entre Polícia Militar e comunidade, sendo imprescindível e passível de apresentar resultados positivos a iniciativa estratégica (PLANO ESTRATÉGICO PMDF, 2015, p. 28) de “desenvolver e implementar



programa de capacitação continuada de Policiais Militares no curso de policiamento de trânsito”, onde serão difundidos conhecimentos técnicos nas áreas de policiamento, operação e fiscalização, sobretudo na ação de fiscalização de alcoolemia e embriaguez ao volante. Nesse sentido, torna-se imprescindível que os policiais militares estejam atuando em consonância com os anseios da comunidade brasileira. Ora, se o policial está capacitado e desenvolve as ações dentro de um padrão institucional, percorre-se o caminho certo ao crescimento da qualidade do serviço prestado.

Utilizando um possível e desejado Termo Circunstanciado, ou o prático Boletim Eletrônico de Ocorrência ou mesmo com o Boletim Manuscrito de registro de ocorrência, usado atualmente em ocorrências comuns e de trânsito, conforme PLANO ESTRATÉGICO (2015, p. 17), surgem as formas de “[...] melhoria da qualidade dos serviços prestados, com a elevação da sensação de segurança e o aumento da confiança da população em relação à PMDF”, pois representam o contato entre a corporação e o cidadão, visando a resolução dos problemas e conflitos deste, sem que haja a necessidade da interferência ou ação de outros entes governamentais.

E é sob essa ótica que se infere que a fiscalização de trânsito sobre alcoolemia e embriaguez ao volante são formas de fiscalização ou vigilância perene que a sociedade mais deseja atualmente. Sem contar que fortalecer a Imagem Institucional é uma das prioridades e sempre deve ser buscada pela Corporação.

A seguir, será abordada a evolução da fiscalização de trânsito sobre a alcoolemia e a embriaguez ao volante e o papel fundamental da PMDF.

## **2. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E O PAPEL DA POLÍCIA MILITAR NESTA FISCALIZAÇÃO**

### **2.1 ALCOOLEMIA E EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO**

Preliminarmente, 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 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.

Assim, descreve o artigo 165 do CTB define a alcoolemia como “[...] dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência [...] Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses [...]”, tratando-se de infração de alta gravidade. Por outro lado, a embriaguez se apresenta como conduta criminosa extravagante no mesmo dispositivo legal:



[...] Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. [...]

Antes de iniciarmos nosso estudo, cabe aqui fazer a diferenciação do que seria a alcoolemia e o que seria embriaguez ao volante. A primeira diz respeito a uma concentração pequena no organismo humano, onde a legislação prevê somente uma autuação administrativa, enquanto o segundo diz respeito à uma concentração considerável de álcool no organismo, onde a legislação prevê a penalidade de prisão, aliada aos procedimentos administrativos.

O álcool etílico é uma substância psicoativa depressora do sistema nervoso central que tem a característica de alterar os comportamentos e percepções, podendo, inclusive, aumentar a agressividade e diminuir a atenção. Fora isso, pode causar dependência e acarretar efeitos lesivos à saúde.

Outra definição importante, encontrada na legislação, mais especificamente na Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, menciona o conceito de bebidas alcoólicas. De acordo com o art. 6º da referida Lei, “consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac (°GL).”. Em outras palavras, para que uma determinada bebida seja considerada como bebida alcoólica, ela precisa ter em sua composição 0,5% de álcool. Para ilustrar de maneira mais didática, citaremos um exemplo genérico: em um litro (01 L) de determinada bebida, ela precisa ter cinco mililitros (0.5 mL) de etanol em uma mistura álcool/água para que a mesma seja considerada bebida alcoólica perante à “Lei Seca”.

Cerca de 1/3 da população mundial é consumidora de álcool, representando um total de 2 bilhões de pessoas ao redor do planeta, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS)<sup>7</sup>, que estabelece que uma dose seria o equivalente a 14 g de etanol. Uma lata de cerveja (350 mL), uma taça de vinho (140 mL) ou uma dose de bebida destilada (35 mL) já seriam suficientes para fornecer ao organismo a quantidade acima definida pela OMS. Por alcoolemia entende-se a concentração de etanol no sangue. Além disso, os efeitos do álcool no organismo humano diferem para homens e mulheres. Uma dose de bebida alcoólica consumida por um homem de 70 kg resulta em uma alcoolemia de 0,2 g/L, em média. Já uma mulher de 60 kg terá alcoolemia de 0,3 g/L. Normalmente após meia hora de ingestão dessa bebida alcoólica, ocorrem os níveis máximos de concentração de álcool no sangue, podendo esses números variar conforme a população.

Os acidentes de trânsito ocupam o décimo posto de causa geral de mortalidade e a nona de morbidade ao redor do planeta, segundo dados da OMS, o que ocasiona um número espantoso de mortes (1,2 milhão) e de feridos (20 a 50 milhões ao ano), principalmente em países de baixa e média renda. Dessa forma, os governos passaram a encarar esse problema como sendo de saúde pública.

<sup>7</sup> Disponível no site [www.paho.org/bra](http://www.paho.org/bra)



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. Segundo Moreira (2008) apud Dias (2013, p.17):

[...] uma porcentagem significativa destas vítimas do trânsito necessita de reabilitação por um grande prazo, sendo que muitos sofrem como o estabelecimento de graves sequelas que determinam deficiências permanentes. Os traumas de trânsito são responsáveis por um número elevado de atendimentos em serviços de emergência, representando umas das principais despesas do Sistema Único de Saúde.

Segundo dados obtidos no portal do Observatório Nacional de Segurança Viária e Veicular (ONSV), levando-se em conta apenas as áreas urbanas, os acidentes de trânsito no Brasil acarretaram à sociedade um ônus de R\$ 5.300.000.000 em 2001.

Já em relação ao DF, o custo gira em torno de R\$ 720.000.000<sup>8</sup>, segundo dados obtidos junto ao ONSV. Além disso, o número de mortos no trânsito do DF tem se mantido constante ao longo dos últimos 10 anos, em torno de 30 mortes para cada grupo de 100.000 habitantes. No ano de 2015, a taxa caiu cerca de 20%, com o incremento da fiscalização da alcoolemia e embriaguez ao volante pelos órgãos fiscalizadores, sobretudo a PMDF.

Além disso, é comum que motoristas alcoolizados venham a repetir a infração. Para a Associação Brasileira de Educação no Trânsito (ABETRAN), 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).

No geral, 93% dos indivíduos acham que os motoristas alcoolizados devem pagar multas; 81% que eles deveriam ter a carteira de habilitação suspensa; e 63% apoiam a condenação à prisão nesses casos. Ou seja, existe um apoio bastante claro relatado pela maioria esmagadora da população (DUALIBI, 2010, p.76).

Desde a implantação do CTB, em 1997, muitos estudos na área revelam que houve reduções pouco significativas no comportamento do beber e dirigir. Entretanto, cidades que passaram a intensificar sua ação fiscalizatória, apresentaram resultados mais positivos.

É importante salientar que o CTB trouxe uma série de inovações jurídicas relacionadas às normas de trânsito. Antes disso, apesar de existirem algumas normas e os tratados internacionais que regulamentavam o trânsito no país, a preocupação com o trânsito era tratada de forma dispersa.

De acordo com Nunes (2013), em toda a história da humanidade, as normas foram criadas pela necessidade do homem em organizar e disciplinar a vida em harmonia na sociedade. Na medida em que aumentavam o número de veículos circulando, surgiu então a necessidade

<sup>8</sup> Referentes ao ano de 2014.



da criação de leis para a regulamentação de sinais, de fiscalização e punição, para garantir a segurança de todos nas ruas e calçadas de nossas cidades (NUNES, 2013, p.13).

Várias são as formas de verificação se um condutor de veículo automotor fez uso de bebida alcoólica e as formas mais comumente utilizadas são aquelas que levam em conta o ar expirado, o que pode ser feito com o uso de etilômetros (conhecidos popularmente como “bafômetros”), e na análise de álcool no sangue. Além disso, saliva e urina também podem ser coletadas e usadas como meio de prova.

Com a recente introdução da Lei n. 11.705, de junho de 2008, e com a redução do limite para 0,2 g/L, verificou-se, segundo dados divulgados pela imprensa, expressivas reduções de 43,5% no atendimento a acidentados e de 13,6% nos acidentes com mortes, apesar de um aumento de 4,3% no número total de acidentes, mas com gravidade menor. Tais dados carecem de uma análise científica e são de difícil comprovação, por envolver vários órgãos, como Ministério da Saúde, Seguradoras e Secretarias de Segurança, onde cada uma aplica sua própria metodologia, mas indicam uma tendência de prevenção de mortes no trânsito com a nova lei.

De acordo com dados do Detran/DF, em sua “Informação n. 03/2016”<sup>9</sup>, foi feito um comparativo dos 8 (oito) anos de “Lei Seca” no DF, onde verificou-se que, após as últimas alterações na legislação, e com a intensificação da fiscalização e das campanhas educativas, os números vêm caindo.

O artigo 165 do CTB, que tipifica a infração administrativa de dirigir sob a influência de álcool, sofreu modificações significativas por quatro leis.

A primeira alteração do caput do art. 165 foi feita pela Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, esta lei excluiu da redação art.165 a menção do percentual de seis decigramas de álcool por litro de sangue que era estabelecido para efeito de constatação dessa infração. Da mesma forma, a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 também retirou este percentual. Esta tolerância de seis decigramas por litro de sangue configurava a infração administrativa, hoje com a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, juntamente com a Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, a tolerância de seis decigramas por litro de sangue configura o crime de embriaguez ao volante do artigo 306 do CTB. A exclusão desse percentual no art.165 teve como objetivo fazer com que, uma vez constatada qualquer quantidade de álcool ingerida pelo condutor de veículo ao dirigir, a este seja aplicada à penalidade descrita no artigo 165. Dessa forma, hoje, 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, em outras palavras, a tolerância é zero, abrangendo também qualquer outra substância psicoativa que cause dependência (MAGGIO13, 2010, p.35 apud BRITO, 2014).

Dessa forma, o policial militar, durante sua atividade de policiamento e fiscalização de trânsito 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. Tais

<sup>9</sup> Extraído do site: [www.detran.df.gov.br](http://www.detran.df.gov.br)



procedimentos estão claramente descritos na NORMA DE PROCEDIMENTO 003/2016- 1º BPTTran/PMDF, de conhecimento total e amplo a todos os policiais militares.

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: 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.

Para finalizar este tópico, segundo a Revista Quatro Rodas (2007) apud Cristiane Dias (2013, p. 28) existem algumas medidas práticas de segurança no trânsito que já se mostram efetivas em outros países e que também poderiam ser implantadas no Brasil, tais como: 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.

Neste último, cabe ressaltar que países como Estados Unidos e Japão investem em tecnologia para segurança no trânsito. 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. Atualmente, 19 estados norte-americanos obrigam infratores reincidentes a dirigir veículos que tenham o aparelho, e arcar com os custos da instalação. A tecnologia já está disponível no Brasil, porém a instalação custa cerca de R\$ 20.000,00.

## 2.2. EMBASAMENTO PARA A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Fixou o legislador ordinário, na Lei n. 9.503/87 (CTB), em seu artigo 23, III, que caberá às Polícias Militares:

“III - 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;” .

Sendo assim, cada Polícia Militar buscou, dentro de seu Estado, firmar o convênio com os órgãos executivos de trânsito visando executar a atividade fiscalizatória.

No Distrito Federal, a PMDF executa fiscalização de trânsito nas vias rurais (estradas e rodovias) e nas vias urbanas. Nas vias rurais, atua em convênio com o órgão executivo de trânsito rodoviário do DF, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF), por meio do Convênio n 001, de 2012. Já nas vias urbanas, atua por força de convênio com o órgão executivo de trânsito urbano do DF, o Departamento de Trânsito (Detran-DF), através do Convênio n 002, de 2012. Tais Convênios têm validade por 05(cinco) anos.



Cabe ainda ressaltar, que, dentro da atual estrutura administrativa da PMDF, foi criado o Comando de Policiamento de Trânsito (CPTran), que coordena as duas Unidades Policiais Militares Especializadas em ações de trânsito no DF: o Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran) e o Batalhão de Policiamento Rodoviário (BPRv).

Será tratado a seguir a fiscalização da PMDF em números e a comparação com os demais órgãos executivos de trânsito do DF.

### 3. OS NÚMEROS DA FISCALIZAÇÃO DE EMBRIAGUEZ NO TRÂNSITO NO DF

Observando os números a seguir, notamos que, mesmo com o efetivo empregado de **apenas duas** Unidades Especializadas, a quantidade de Autos de Infração (AI's) emitidos tendo como base o artigo 165 e 165-A, do CTB, foram os seguintes:

Efetivo do BPRv: 239 policiais;

Efetivo do BPTran: 229 policiais.

A média diária de policiais escalados no serviço de policiamento ostensivo de trânsito é de 76 PPMM por dia no BPTran e de 81 PPMM por dia no BPRv, sendo que apenas 27 PPMM no BPTran e 27 PPMM no BPRv atuam em operações “ÁLCOOL ZERO”.<sup>10</sup>

Mesmo com um efetivo tão irrisório frente ao número de pessoas habilitadas no DF (cerca de 1.645.000 habilitados)<sup>11</sup>, a quantidade de autuações é assombrosa<sup>12</sup>:

O BPRv emitiu:

#### AUTOS DE INFRAÇÃO BPRv

BPRV	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ANO 2014	66	72	93	68	82	221	424	600	484	587	386	647	<b>3730</b>
ANO 2015	683	361	227	326	244	191	200	151	224	167	148	163	<b>3085</b>
ANO 2016	185	190	149	402	390	512	521	636	683	669	585	135	<b>5057</b>
ANO 2017	789	1069	1053	1000	963	-	-	-	-	-	-	-	<b>4874</b>

Fonte: Levantamento Estatístico: Efetivo – PMDF (2017)

A tabela acima demonstra que a quantidade de Autos de Infrações em 2016 foi quase o mesmo número de AI's do Detran/DF, contando com um efetivo quase 05 vezes menor.

O BPTran emitiu autos de Infração nos artigos 165 e 165-A:

<sup>10</sup> Média semanal nos números do “ÁLCOOL ZERO”

<sup>11</sup> Dados obtidos no site: [www.detran.df.gov.br](http://www.detran.df.gov.br).

<sup>12</sup> Informações obtidas junto ao CPTran/PMDF.



## AUTOS DE INFRAÇÃO BPTRan

Artigos

BPRV	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ANO 2014	18	27	73	30	21	18	31	35	32	35	24	35	<b>379</b>
ANO 2015	27	60	66	52	122	100	68	87	79	104	50	46	<b>861</b>
ANO 2016	35	118	90	127	129	58	75	57	72	78	58	165	<b>1062</b>
ANO 2017	299	281	319	397	335	-	-	-	-	-	-	-	<b>1631</b>

Fonte: Levantamento Estatístico: Efetivo – PMDF (2017)

### 3.1. NÚMEROS DAS DEMAIS UNIDADES POLICIAIS MILITARES

Nesse subtópico iremos comparar os números de AI's aplicados pelas Unidades Especializadas de Trânsito da PMDF com os das demais Unidades Policiais Militares.

Comparando-se os números do tópico anterior (das Unidades Especializadas de Trânsito) com os demais batalhões da PMDF, incluindo-se aí as Unidades Especializadas, os mesmos emitiram somente:

#### DEMAIS UNIDADES POLICIAIS MILITARES

BPRV	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ANO 2014	47	61	146	129	113	128	122	167	130	121	118	96	<b>1378</b>
ANO 2015	123	159	199	191	300	247	236	301	259	288	208	183	<b>2694</b>
ANO 2016	158	300	271	311	335	256	263	196	204	228	203	355	<b>3080</b>
ANO 2017	141	151	167	130	151	-	-	-	-	-	-	-	<b>740</b>

Fonte: Levantamento Estatístico: Efetivo – PMDF (2017)

Tendo em vista os dados extraídos do site do Detran/DF, tem-se que as vias urbanas onde tem a maior incidência de acidentes com vítimas fatais com consumo de álcool ou drogas são as seguintes<sup>13</sup>:

- Via MN2(área do 8<sup>o</sup><sup>14</sup> BPM), com 03 mortes em 2015;
- Via MN1(área do 8<sup>o</sup> BPM), com 02 mortes em 2015;
- Alameda dos Eucaliptos e Avenida Águas Claras (área do 17<sup>o</sup><sup>15</sup> BPM), com uma morte cada em 2015.

E as vias rurais com maior incidência de acidentes com vítimas fatais onde o álcool ou drogas estavam envolvidas são as seguintes:

<sup>13</sup> Dados obtidos na Informação n. 03/2016- Detran/DF.

<sup>14</sup> Unidade responsável pela região de Ceilândia Norte.

<sup>15</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Águas Claras.



- BR 020(área dos 13<sup>o16</sup> e 14<sup>o17</sup> BPM's), com 13 mortes em 2015;
- DF 001(área de vários BPM's), com 07 mortes em 2015;
- BR 060(área dos 11<sup>o17</sup> e 27<sup>o18</sup> BPM's), com 06 mortes em 2015;
- DF 003(área de vários BPM's) com 06 mortes em 2015.

Já se levarmos em conta outros dados estatísticos coletados pelo Detran/DF, em seu site, verificamos que as vias urbanas onde temos a maior incidência de acidentes com vítimas fatais (não importando se estavam sob efeito de álcool ou drogas) são as seguintes:

- W3 norte (área do 3<sup>o19</sup> BPM), com 07 mortes em 2016;
- Vias MN1 e MN2 (área do 8<sup>o20</sup> BPM), com 10 mortes em 2016;
- Avenida Comercial Norte (área do 2<sup>o21</sup> BPM), com 03 mortes em 2016;
- Avenida Leste (área do 11<sup>o</sup> BPM), com 03 mortes em 2016.

E as vias rurais com maior incidência de acidentes com vítimas fatais em 2016, independente da ingestão de álcool ou drogas pelos envolvidos foram:

- DF 001(área de vários BPM's), com 31 mortes;
- BR 020(área dos 13<sup>o</sup> e 14<sup>o</sup> BPM's), com 26 mortes;
- BR 060(área dos 11<sup>o</sup> e 27<sup>o</sup> BPM's), com 15 mortes;
- DF 003(área de vários BPM's), com 12 mortes;
- DF 290(área dos 09<sup>o22</sup> e 26<sup>o23</sup> BPM's), com 12 mortes.

Ou seja, uma maior intensificação nas vias urbanas e rurais acima listadas, e que sabidamente possuem estabelecimentos comerciais ao longo de sua extensão, certamente diminuiria a quantidade de mortos no trânsito do DF e aumentaria consideravelmente a tão almejada sensação de segurança pela população do DF.

### 3.2. OS NÚMEROS DA FISCALIZAÇÃO PELO DETRAN/DF E DER/DF

É relevante efetivar a comparação da fiscalização de alcoolemia e embriaguez ao volante pelos órgãos executivos de trânsito da capital federal.

<sup>16</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Sobradinho.

<sup>17</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Samambaia.

<sup>18</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Recanto das Emas.

<sup>19</sup> Unidade responsável pela região da Asa Norte.

<sup>20</sup> Unidade responsável pela região de Ceilândia Norte.

<sup>21</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Taguatinga.

<sup>22</sup> Unidade responsável pela região administrativa do Gama.

<sup>23</sup> Unidade responsável pela região administrativa de Santa Maria.



### 3.2.1 Departamento de trânsito do Distrito Federal- Detran/DF

Conforme se observa nos números abaixo (obtidos por meio de Ofício encaminhado), foram emitidos a seguinte quantidade de AI's nos artigos 165 e 165-A pelo Detran/DF, sendo que os mesmos empregam 140 agentes de trânsito em fiscalização de trânsito semanalmente (uma média de apenas vinte por dia):

- 5.430 AI's em 2014;
- 7.432 AI's em 2015;
- 6.467 AI's em 2016;
- 4.728 AI's até o dia 23/06/2017.

Ainda segundo o Detran/DF, seu efetivo total é de 380 agentes de trânsito, e fazem cerca de 3.000 testes com os condutores de veículos do DF por mês, utilizando o equipamento etilômetro ALCOR SENSO 4. Atualmente esse órgão possui 44 equipamentos e está em processo de aquisição de mais 88.

### 3.2.2 Departamento de estradas de rodagem - DER/DF

Já os agentes do DER/DF emitiram a seguinte quantidade de AI's nos artigos 165 e 165A(dados obtidos por meio de Ofício encaminhado), sendo que empregam 14 agentes de trânsito em operações "ALCOOL ZERO" semanalmente:

- 887 AI's em 2014;
- 1623 AI's em 2015;
- 987 AI's 2016;
- 921 AI's em 2017.

Ainda segundo o DER/DF, seu efetivo total de agentes rodoviários é de 171 e utilizam o equipamento etilômetro ALCOR SENSO 4, num total de 25 equipamentos em uso.

No tópico a seguir iremos verificar a quantidade de etilômetros em uso na PMDF e qual a quantidade mínima necessária para uma eficiente fiscalização de embriaguez no trânsito por TODAS as Unidades Policiais Militares do DF.

#### 4. QUANTIDADE DE ETILÔMETROS E TREINAMENTO NECESSÁRIO NA PMDF

Artigos

O equipamento hábil a verificar a ingestão de bebida alcoólica pelos policiais militares é o etilômetro, também conhecido como “bafômetro”. Existem duas versões para este equipamento, sendo um tradicional (conhecido por modelo ativo) e um ainda pouco utilizado, conhecido como etilômetro passivo. Será falado primeiro do modelo tradicional.

Com relação ao etilômetro tradicional, tanto no aspecto técnico do equipamento como nos procedimentos para realização do teste, 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.

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. 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).

Segundo dados fornecidos pela Diretoria de Patrimônio, Manutenção e Transporte (DPMT) da PMDF, a quantidade atual de etilômetros é de 100 equipamentos, da marca DRAGGER, modelo ALCOTEST, todos aferidos e em condições de utilização, sendo que estão distribuídos da seguinte forma nas Unidades Policiais Militares:

- “99 (noventa e nove) com o CPTran (sendo que alguns estão na carga de Unidades Policiais Militares de área, como 2º, 8º, 4º, 11º, 13º, 14º, 25º e CASO);
- 01 (um) na carga do 20º BPM.”

Estes equipamentos foram incorporados ao patrimônio da Corporação nos anos de 2008/2009, após doação da Secretaria Nacional de Segurança Pública/MJ. Contudo, já se encontra ultrapassado, nem sendo mais encontrado no mercado. Isso inviabiliza seu uso, visto



a manutenção e aferição serem de custo muito elevadas. Além disso, como só uma empresa realiza a manutenção deste tipo de equipamento, esta pode cobrar o valor que bem desejar.

Já o modelo chamado de “passivo” possui várias versões e modelos, sendo distribuído no Brasil por várias empresas, como a ALCOLOCK BRASIL.

Agentes de trânsito do Detran/DF, já estão usando o novo aparelho e dizem que o uso do aparelho deixa o trabalho de fiscalização mais rápido, facilitando também a vida de quem não bebeu.

Mas o etilômetro passivo não serve como prova nos processos porque não calcula exatamente quanto o motorista bebeu. Por isso, 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. Se o condutor não quiser assoprar o “bafômetro” normal, pode ficar temporariamente sem a carteira de habilitação, pagar multa de mais de R\$ 1.900,00 e ainda responder a um processo administrativo. Se outros sinais de embriaguez, como dificuldade para falar ou andar, forem verificados aí sim o motorista é preso e responde a uma ação penal.

Atualmente esse equipamento também é utilizado pela Polícia Militar do Estado de São Paulo. Assim sendo, e tendo em vista que a PMDF “coloca” nas ruas do DF cerca de<sup>24</sup>:

- 227 viaturas (prefixos) de duas e de quatro rodas caracterizadas/ostensivas, no período diurno, incluindo-se aí os prefixos do CPTran (BPTran e BPRv);
- 315 viaturas (prefixos) de duas e de quatro rodas caracterizadas/ostensivas, no período vespertino/noturno, incluindo-se aí os prefixos do CPTran (BPTran e BPRv).

Além disso, cerca de 05 guarnições de policiamento montado também são utilizados diariamente no patrulhamento e policiamento das ruas da capital e tantas outras duplas ou trios de policiamento a pé, que sequer constam nos mapas disponíveis do sistema de ANÁLISE CRIMINAL/PMDF. Devido à modalidade de policiamento, poderiam portar um equipamento etilômetro do tipo passivo, que se assemelha em dimensões e peso a um controle remoto pequeno de TV.

Sendo assim, o número aproximado de equipamentos etilômetro do tipo tradicional, para ser portado em viaturas 02 ou 04 rodas na Corporação teria que ser compatível com esse quantitativo de viaturas passado acima (algo em torno de quatrocentos equipamentos, excluindo os equipamentos existentes na Corporação, visto seu elevado custo de manutenção), lembrando-se sempre que todos devem estar com suas baterias carregadas, com bocais em quantidade compatível e aferidos pelo INMETRO.

Já os equipamentos passivos seriam portados pelo policiamento montado e pelos “POG’s” a pé, sendo que cada Unidade Policial Militar teria cerca de cinco equipamentos destes em condições de ser utilizado (o que resultaria em torno de cento e cinquenta equipamentos

<sup>24</sup> Informações extraídas da página da PMDF, em intranet (Análise Criminal- Produtos) referentes ao dia 19/06/17.



desse tipo a serem adquiridos pela Corporação). Caso fosse então verificada a existência de possível condutor embriagado, seria feito contato com prefixo motorizado mais próximo, que prestaria o devido apoio com o outro tipo de equipamento tradicional.

O custo de um equipamento moderno e adequado à realidade da PMDF é de cerca de:

- R\$ 5.000,00 para o modelo tradicional, com impressora;
- R\$ 3.000,00 para o modelo “passivo”.

A PMDF emprega cerca de 1400 policiais militares diariamente nas atividades de policiamento da capital, incluindo nesse número os das Unidades Especializadas. Ora, são 100 vezes o efetivo do Detran/DF ou do DER/DF, e a PMDF emitiu apenas cerca de 30% (no caso do Detran/DF) mais Autos de Infração nos artigos 165 e 165-A, no ano de 2016.

Comparando-se com o DER/DF, só o BPRv emitiu cinco vezes mais AI's nos artigos 165 e 165-A, no ano de 2016, que TODO o efetivo de agentes rodoviários do DER/DF. Isso com um efetivo empregado nas Operações ÁLCOOL ZERO de 50% em relação ao efetivo daquela autarquia rodoviária distrital.

Não se trata de priorizar esta fiscalização, ou que a Corporação deixe de realizar suas diversas modalidades de policiamento, imprescindíveis à sociedade. Mas que toda abordagem policial seja seguida de uma fiscalização de trânsito com etilômetro, quando houver veículos automotores envolvido na ocorrência ou solicitação, o que é altamente possível de se executar.

Em relação ao treinamento necessário para que todos os policiais militares 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.

O preenchimento de um AI e a utilização correta de um etilômetro são ações simples e de conhecimento de todos aqueles que passam pelas Escolas de Formação da Corporação, não demandando a necessidade de um curso de especialização para tal fim.

Contudo, caso sejam adquiridos novos tipos de etilômetros ou caso a legislação que disciplina o tema seja alterada, faz-se necessário treinamento de todo o efetivo da Corporação, ficando este a cargo das Unidades Especializadas de Trânsito da PMDF, capitaneadas pelo Departamento de Educação e Cultura (DEC) da Corporação.

## 5. METODOLOGIA

A metodologia utilizada nesse trabalho foi de pesquisa descritiva, bibliográfica, com uso de documentos, e obtenção de dados junto a Diretorias e Unidades Policiais Militares da PMDF e de dados oriundos de outras Corporações de trânsito do DF, por meio de ofícios.

Além disso, foi feita pesquisa em sites confiáveis e respeitáveis de estatísticas de trânsito, onde procurou-se correlacionar a fiscalização dos órgãos estaduais com a quantidade de acidentes de trânsito, sobretudo os fatais.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista as informações repassadas neste trabalho, verificamos que a fiscalização de trânsito visando coibir a alcoolemia e embriaguez ao volante não é difícil ou complicada de se levar a termo, sendo que tal missão, para ser mais bem-sucedida, deveria ser executada por TODAS as Unidades Policiais Militares da PMDF, especializadas ou não, que estejam nas suas atividades rotineiras de policiamento.

Busca-se, assim, o fortalecimento da imagem institucional da Corporação perante a Sociedade, no sentido de que a instituição PMDF, calcada em seu PLANO ESTRATÉGICO 2011-2022 (2015, p. 16) elegeu, dentro de suas Políticas Corporativas, a relevância do contato com a sociedade e à resolução de seus problemas, naturalmente, no que couber legalmente. Assim, observa-se clara demonstração de planejamento orientado aos seus clientes, reduzindo os conflitos e a desordem do cotidiano.

Inserido neste caminho de polícia cidadã: onde se deseja chegar no trânsito? Ou, o que está produzindo impacto negativo no trânsito e pode ser mitigado ou atenuado pela PMDF? Irrefutavelmente, para que haja o incremento da imagem da Corporação diante de seu público alvo e a melhoria da qualidade de vida da população, é preciso responder tais questionamentos, dada a importância que o trânsito possui na vida de todos os brasilienses.

A PMDF, apesar de pouco efetivo empregado nas atuais ações de fiscalização denominadas “ÁLCOOL ZERO”, demonstra o alto grau de profissionalismo e eficiência de seus integrantes e reforça a necessidade de uma ação mais robusta e setorizada.

Para tanto, verificou-se: a extrema necessidade de se manter o Convênio com o DETRAN/DF e com o DER/DF; a necessidade de todas as Unidades Policiais Militares estarem aptas, com pessoal habilitado e equipamento moderno, a realizar ações fiscalizatórias de alcoolemia e embriaguez ao volante; e o grande número de condutores abordados que a fiscalização em tela abarca, pois, mais que os números de Autos de Infração emitidos, deve-se ressaltar a sensação de segurança gerada à Sociedade, quando seus cidadãos são submetidos a uma fiscalização com segurança, urbanidade e profissionalismo. Por sua extrema capilaridade, cabe à PMDF tal missão tão importante e tão almejada pela sociedade brasiliense.

Tal estudo em tela pode e deve ser aprofundado pela PMDF e pela Sociedade civil em geral, uma vez que a legislação é mutável e os métodos e instrumentos de se fiscalizar mudam ao longo do tempo. Aliás, por que não se fiscalizar também aqueles que se utilizam de veículos automotores, após a ingestão de substância psicoativa aos moldes da fiscalização que acontece na Espanha?

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - Abetran. **Álcool e Trânsito, uma mistura perigosa**. Disponível em:

<[http://abetran.org.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=104&Itemid](http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=104&Itemid)> . Acesso em: 19 jun. 2017.

BRASIL. Secretaria Nacional Anti Drogas. **Aperfeiçoamento em técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro**. 2. ed. Brasília, DF. 2014

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei Federal 9.503/1997. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em 19 jun. 2017.

BRASIL. Resolução nº. 432, de 23 de janeiro de 2013. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf) . Acesso em: 06 jul. 2017.

BRITO, Anderson N. de S. **Lei Seca: Leis 11.705/2008 e 12.760/2012**. Disponível em: <<http://www.multcarpo.com.br/leisecabrasileira/>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

DIAS, Cristiane Abrahao. **Álcool e Direção: A influência do uso do álcool na Condução de Veículos Automotores**. 2013. 62 f. Monografia (Pós Graduação em Psicologia do Trânsito), Universidade Paulista/UNIP, 2013. Disponível em:

<[http://netrantransito.com.br/arq\\_download/MONOGRAFIA%20CRISTIANE%20DIAS.pdf](http://netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20CRISTIANE%20DIAS.pdf)>.

Acesso em: 19 jun. 2017.

DISTRITO FEDERAL. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Gabinete da Direção-Geral. Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito. **Informação nº 03 – 9 anos de lei seca**. Disponível em:

<[http://www.detran.df.gov.br/images/informa%C3%A7%C3%A3o\\_n3\\_lei\\_seca\\_2017\\_distrito\\_federal.pdf](http://www.detran.df.gov.br/images/informa%C3%A7%C3%A3o_n3_lei_seca_2017_distrito_federal.pdf)>. Acesso em: 06 jul. 2017.

DISTRITO FEDERAL. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. **Acidentes de trânsito com morte, por via – Distrito Federal. 2008-2017 (até maio)**. Disponível em <[www.detran.df.gov.br/images/ev\\_via\\_2008\\_2017\\_maior\\_distrito\\_federal.pdf](http://www.detran.df.gov.br/images/ev_via_2008_2017_maior_distrito_federal.pdf)>. Acesso em 19 jun. 2017.

DUALIBI, Sergio. Beber ou dirigir. **Um guia prático para educadores, profissionais da saúde e gestores de políticas públicas**. São Paulo: Unifesp, 2010.

Medidas de Segurança no Trânsito. **Revista Quatro Rodas**, 2007.

MOREIRA, Fernando. **A mudança Cultural que salva vidas: A lei que salva vidas e a vacina contra a violência do trânsito**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2008.



NUNES, M. B. **Bebida alcoólica e direção veicular**: os avanços e retrocessos no ordenamento jurídico brasileiro. 2013. 100f. Monografia (Graduação em Direito) – Curso de Direito, Centro Universitário de Formiga, Minas Gerais, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/123456789/174>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Disponível em: <[www.paho.org/bra](http://www.paho.org/bra)>. Acesso em: 19 jun. 2017.

ONSV - Observatório nacional de segurança viária e veicular. **Iris – portal de estatísticas do Observatório**. Disponível em: <[iris.onsv.org.br/iris-beta/#/](http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/)>. Acesso em: 19 jun. 2017.

POLÍCIA MILITAR DO DISTRITO FEDERAL. Portaria n. 976, de 30 de junho de 2015. Altera a Portaria n. 742, de 21 de maio de 2011, que instituiu o Plano Estratégico da Polícia Militar do Distrito Federal 2011-2022. Disponível em: <<https://intranet.pmdf.df.gov.br/controlLegislacao2/PDF/2093.pdf>>. Acesso em 15 jun. 2017.

SILVA, Artur Dias de Oliveira Conceição. **Bebida alcoólica e direção de veículos automotores**: uma combinação perigosa. 2014. Disponível em: <[http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8077/1/2014\\_ArturDiasDeOliveiraConceicaoSilva.pdf](http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8077/1/2014_ArturDiasDeOliveiraConceicaoSilva.pdf)>. Acesso em: 19 jun. 2017.