

AS AÇÕES DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA NA FISCALIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS CAUSAS DE SINISTROS, FERIDOS E ÓBITOS NO TRÂNSITO

THE ACTIONS OF THE HIGHWAY POLICE BATTALION IN MONITORING THE MAIN CAUSES OF ACCIDENTS, INJURIES AND DEATHS IN TRAFFIC

Eduardo Augusto Andriola¹

RESUMO: Este trabalho, intitulado “As ações do Batalhão de Polícia Rodoviária na fiscalização das principais causas de sinistros, feridos e óbitos no trânsito”, busca identificar as seis principais frentes para a atuação do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv): embriaguez, velocidade, ultrapassagem, cinto de segurança e cadeirinha, motocicletas e uso do telefone celular. O objetivo é promover segurança viária, em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que prioriza a redução do número de sinistros e óbitos no trânsito por meio de ações direcionadas e planejadas. O documento destaca os impactos sociais e econômicos dos sinistros, que resultam em sofrimento familiar, sobrecarga hospitalar e custos elevados. Em 2022, esse valor ultrapassou R\$ 300 bilhões no Brasil, refletindo a urgência de medidas mais efetivas. Assim, o trabalho propõe ações baseadas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e resoluções do CONTRAN, visando não apenas reduzir a frequência dos sinistros, mas também mitigar suas consequências. As propostas destacam a especialização dos agentes de fiscalização e o uso eficiente dos recursos disponíveis, contribuindo para o aprimoramento da segurança no trânsito.

225

Palavras-chave: Fiscalização. Embriaguez. Velocidade. Ultrapassagem. Cinto de Segurança/Cadeirinha. Motocicleta e o Telefone Celular.

ABSTRACT: This work, entitled “The actions of the Highway Police Battalion in monitoring the main causes of accidents, injuries and deaths in traffic”, seeks to identify the six main areas of action of the Highway Police Battalion (BPRv): drunkenness, speed, overtaking, seat belts and car seats, motorcycles and cell phone use. The objective is to promote road safety, in line with the National Plan for the Reduction of Traffic Deaths and Injuries (PNATRANS), which prioritizes reducing the number of accidents and deaths in traffic through targeted and planned actions. The document highlights the social and economic impacts of accidents, which result in family suffering, hospital overload and high costs. In 2022, this value exceeded R\$300 billion in Brazil, reflecting the urgency of more effective measures. Thus, the work proposes actions based on the Brazilian Traffic Code (CTB) and CONTRAN resolutions, aiming not only to reduce the frequency of accidents, but also to mitigate their consequences. The proposals emphasize the specialization of inspection agents and the efficient use of available resources, contributing to the improvement of traffic safety.

Keywords: Surveillance. Drunkenness. Speed. Overtaking. Seat Belt/Car Seat. Motorcycle and Cell Phone.

¹Professor da disciplina de Legislação de Trânsito no Curso de Formação de Soldados da PMPR, Capitão da Polícia militar do Paraná, Graduado no Curso de Formação de Oficiais, em 2004, pela Academia Policial Militar do Guatupê-APMG, no Estado do Paraná. Graduado em Direito no ano de 2008, na Faculdade Campo Real, em Guarapuava-PR. Especialista em Trânsito Rodoviário pela Polícia Militar do Estado de São Paulo ano de 2022 e Especialista em Planejamento, Projetos e Portfólio pela PMPR.

INTRODUÇÃO

Com o tema “As ações do Batalhão de Polícia Rodoviária na fiscalização das principais causas de sinistros, feridos e óbitos no trânsito”, este trabalho busca identificar as seis frentes de atuação do BPRv: embriaguez, velocidade, ultrapassagem, cinto de segurança e cadeirinha, motocicleta e o telefone celular, a serem realizadas pelos policiais militares, com o objetivo de trazer segurança viária, em consonância com o que é preconizado no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

O PNATRANS é um projeto de âmbito nacional que tem a segurança no trânsito como seu escopo e a diminuição de mortes como foco principal: “*tem como objetivo promover ações que aprimorem a segurança viária, visando à redução do número de mortes no trânsito em todo o país*”. (Brasil, 2024)

Nesse contexto, a especialização dos agentes e a orientação dos órgãos envolvidos para o desenvolvimento de ações contundentes na diminuição de sinistros se apresentam como solução para o direcionamento dos recursos, visando contribuir com os pilares estruturados pelo PNATRANS: I - Gestão da Segurança no Trânsito, II - Vias Seguras, III - Segurança Veicular, IV - Educação para o Trânsito, V - Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito e VI - Normatização e Fiscalização.

226

Os sinistros de trânsito são responsáveis por um elevado número de vítimas em todo o mundo, essas ocorrências causam muitos traumas às famílias, acarretando dor e sofrimento na sociedade. A cada ano que passa, o número de veículos em circulação aumenta e a resposta dos órgãos de fiscalização encontra maior dificuldade para acompanhar essa evolução.

Paralelo a isso, é importante citar os elevados custos envolvidos para o tratamento das vítimas dos sinistros, que segundo estudos apontados pela Associação Pan-Americana de Saúde – APAS, vinculada a Organização Mundial de Saúde - OMS, giram em torno de 3% do Produto Interno Bruto – PIB, de cada País. No Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, o PIB no ano de 2022 foi de R\$10,1 trilhões de reais, resultando em um valor aproximado de R\$ 300 bilhões de reais gastos com o tratamento das vítimas de sinistros de trânsito, ou seja, um volume de recursos extremamente elevados para a recuperação dos envolvidos.

Não bastassem os custos envolvidos, as vítimas de sinistros são responsáveis pela ocupação de grande parte dos leitos hospitalares, além do que, o tempo de internamento para esse tipo de paciente tende a se prolongar por vários dias até a alta hospitalar, causando um

grande impacto na capacidade operativa das unidades de saúde, uma vez que estes pacientes ocupam as vagas de outros doentes com outras morbididades.

Dada à complexidade do assunto, esse trabalho não busca exaurir o tema, nem limitar a fiscalização de trânsito apenas às soluções que serão apresentadas adiante, mas tão somente, sugerir medidas de fiscalização de trânsito direcionadas que contribuam com a diminuição dos sinistros, e, no caso da sua ocorrência, no mínimo, minimizar as suas consequências.

Por fim, é importante esclarecer que as proposições apresentadas adiante foram definidas com base no entendimento e interpretação da legislação de trânsito existente e vigente ao tempo da elaboração da presente obra, com ênfase nos Capítulos 3 (Normais Gerais de Circulação e Conduta) e 15 (Infrações) do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, bem como nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

1. EMBRIAGUEZ

A ingestão de álcool é um importante fator para a ocorrência de sinistros de trânsito. Dados apresentados pelo Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA) apontam para um fato preocupante, “...de acordo com a OMS, cerca de 27% dos acidentes de trânsito no mundo são atribuíveis ao álcool...” (CISA, 2023). Notadamente, os efeitos da ingestão de álcool acometem as

227

peças na diminuição da atuação dos reflexos e da tomada de decisões, sendo esses fatores condições não recomendados para a condução de veículos.

Outro dado importante observado pelo CISA demonstra que o número de internações no Brasil, atribuída ao consumo de álcool e decorrente de sinistros de trânsito, vem aumentando ano após ano, chegando a quase 76 mil ocorrências no ano de 2021, como pode ser observado nos números apresentados na figura abaixo (Figura 1), considerando os anos de 2010 até 2021.

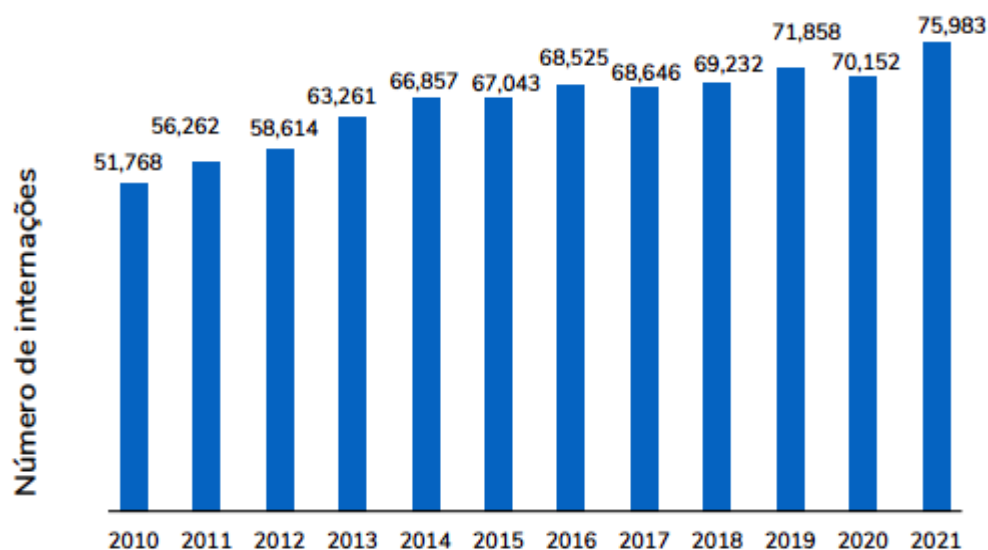


Figura 1. Internação decorrente de ATs atribuíveis ao álcool, de 2010 a 2021, levando em consideração todas as siglas CID relacionadas a acidentes de trânsito, incluindo os não especificados (CID V99). De 2010 a 2021, os acidentes de trânsito atribuíveis ao álcool aumentaram 50%.

Analisando os números pode-se observar um aumento de cerca de 50% do número de internação no período de 11 anos. Por outro lado, o número de óbitos ocorridos pela ingestão de álcool em sinistro de trânsito vem diminuindo com o passar dos anos, passando de 14.504 casos registrados no ano de 2010, para 10.877 no ano de 2021 como apresentado na figura a seguir (Figura 2).

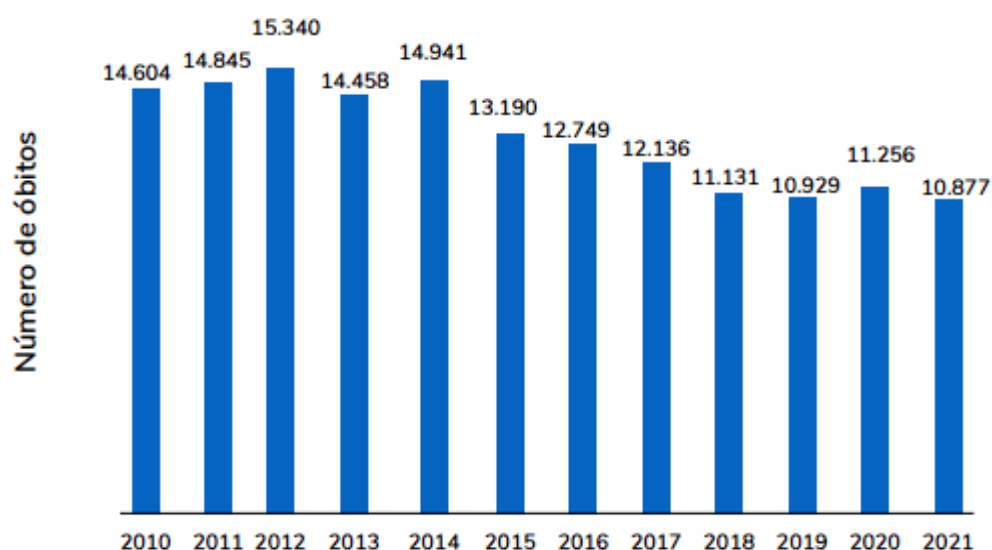


Figura 2. Óbitos por ATs atribuíveis ao álcool, de 2010 a 2021, levando em consideração todas as siglas CID relacionadas a acidentes de trânsito, incluindo os não especificados (CID V99).

Essa diminuição pode ser atribuída a alguns fatores como a melhoria nas tecnologias de segurança ativa, como o ABS, que, pela melhor capacidade de frenagem, pode evitar sinistros, ou mesmo em tecnologias de segurança passiva, como o *Airbag* que pode minimizar os efeitos em caso de sinistros, bem como, pela edição da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como “Lei Seca”.

Muito embora as ocorrências de óbitos apresentem tendência de queda, não é aceitável a perda de nenhuma vida no trânsito em decorrência de sinistros ocorridos por conta da irresponsabilidade dos condutores de veículos sob a influência de álcool. Para tanto os órgãos de fiscalização devem buscar todos os meios necessários para a prevenção e repressão ao consumo de álcool a fim de coibir a prática infracional e evitar as ocorrências.

Nesse contexto, os órgãos de fiscalização devem investir em tecnologias, adquirindo medidores de alcoolemia de forma a proporcionar aos policiais militares ferramentas para aplicação da lei. Outra medida seria capacitar a tropa para a fiscalização dos condutores embriagados.

Prevista no Art. 165 do CTB, a infração visa à repressão ao motorista flagrado conduzindo o veículo sob o efeito de álcool, já o Art. 165-A do CTB, incluído pela Lei nº 13.281, em 2016, veio para cobrir uma lacuna existente na legislação, reprimindo aquele condutor que se recusa a submissão ao teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento capaz de certificar influência de álcool.

A punição para ambas as infrações é a mesma, sendo considerada uma infração gravíssima, com suspensão direta da habilitação.

Importante esclarecer que a recusa à submissão ao teste (Art. 165-A) busca punir o condutor que após ser convidado a fazer o teste, se recusa a fazê-lo. Essa infração específica contribuiu para a segurança no trânsito, já que muitos motoristas embriagados costumavam alegar que não eram obrigados a produzir provas contra si, conseguindo assim escapar das fiscalizações. Com o advento do Art. 165-A passou a ser responsabilidade do motorista provar que não utilizou nenhuma substância proibida, seja realizando os procedimentos de assoprar o etilômetro ou apresentando exame de sangue com resultado negativo.

O CTB ainda estabeleceu o crime de embriaguez para o condutor flagrado com a sua capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa. A pena prevista é a de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Para a configuração de crime, o condutor tem que ser flagrado com concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar, ou ainda, pela constatação de sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora, como, sonolência, orientação, perda de memória, entre outros.

A figura abaixo (Figura 3) apresenta, de forma resumida, as diferentes variáveis para a fiscalização de embriaguez e visa facilitar o entendimento pelos agentes de trânsito.

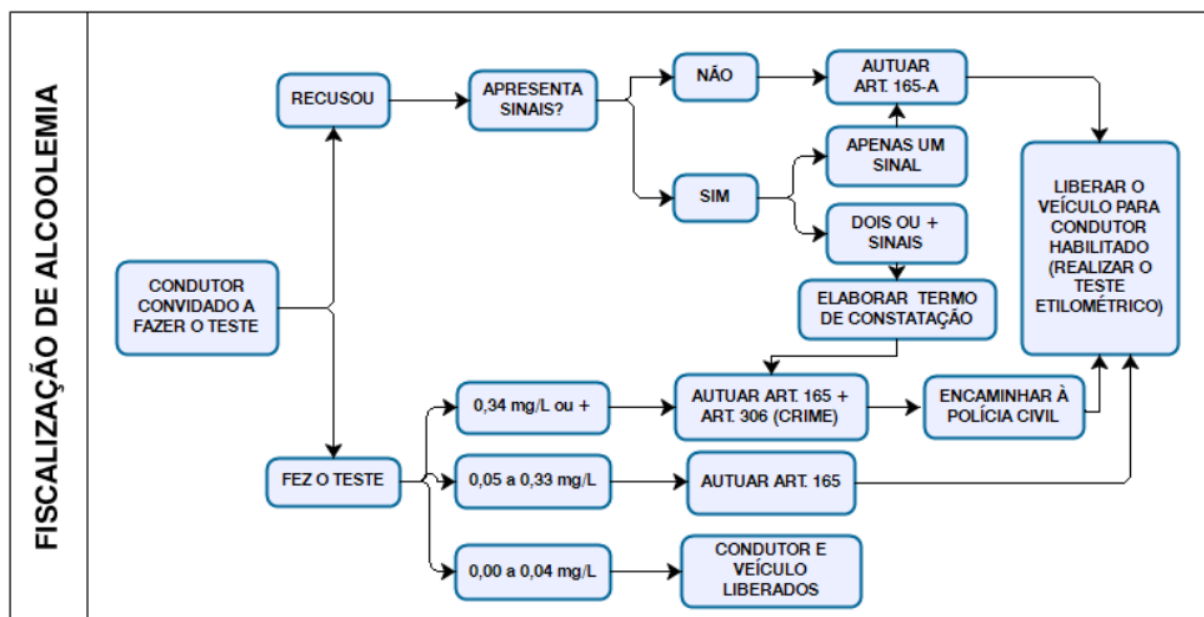


Figura 3. Fluxograma de fiscalização de alcoolemia. Elaboração própria.

2. EXCESSO DE VELOCIDADE

A velocidade dos veículos pelas vias é regulamentada pelo CTB e tem como propósito viabilizar que as pessoas se desloquem de um lado para o outro de forma segura, incluindo nesse tema os veículos e também os pedestres. Para tanto, estudos de engenharia de tráfego levam em consideração vários fatores para a definição das velocidades máximas nas vias, como, por exemplo, o tipo de via e pavimento, a geometria e largura da pista, a existência de cruzamentos e acostamentos, a proximidade de escolas entre outros.

Outro fator importante se refere à capacidade dos veículos de diminuir a velocidade. A distância de frenagem de um veículo é diretamente proporcional à sua velocidade de deslocamento, ou seja, quanto maior a velocidade, maior será a distância percorrida.

Assim, um veículo que se desloca, por exemplo, a uma velocidade de 72km/h, percorrerá uma distância de 24 metros do momento em que o freio é acionado até parar totalmente. Logicamente, que se soma, ainda, a distância percorrida pelo veículo, do momento da percepção do perigo até o início da ação de frear

Segundo dados apresentados pela Associação Pan-Americana de Saúde – OPAS, vinculada a Organização Mundial de Saúde – OMS: *“cada aumento de 10% na velocidade média produz, por exemplo, um aumento de 4% no risco de acidente fatal e um aumento de 3% no risco de acidente grave”*.

Prevista no Art. 218 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a infração de excesso de velocidade, é escalonada em três faixas de velocidade:

- “I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento);
- II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento);
- III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento)”.

Atualmente, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 798, de 02 de setembro de 2020, regulamenta os requisitos mínimos para a fiscalização de velocidade. Nela, é exigida a realização de planejamento operacional prévio, a fim de apontar os locais em que se pretende realizar as operações de fiscalização com o equipamento medição de velocidade portátil. Os locais eleitos para a realização das operações devem ser divulgados, por meio da rede de internet, a fim de tornar pública a informação. Nesse ponto cabe uma consideração, a resolução não exige que sejam informados os dias e horários das operações, mas tão somente, os locais, cabendo aos órgãos de fiscalização definir quando irão realizar as ações.

Ainda, os locais das operações não precisam estar sinalizados com placas de advertência de fiscalização de velocidade, porém, devem ser escolhidos entre os locais com reconhecido histórico de ocorrência de sinistros com mortes e lesões, bem como, em locais com recorrente inobservância dos limites de velocidade. Tal medida visa à massificação das operações nos pontos considerados perigosos para a ocorrência de sinistros.

O excesso de velocidade deve ser combatido diariamente por todos os órgãos de fiscalização de trânsito, seja urbano ou rodoviário, de forma a incutir nos condutores a necessidade de obedecer aos limites regulamentares. Dessa forma, o investimento em equipamentos de fiscalização eficientes e modernos deve ser constante e a capacitação dos agentes deve ser mantida rigorosamente atualizada.

3. ULTRAPASSAGEM

O CTB, em seu anexo define a ultrapassagem como: “*movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem*”.

A ultrapassagem é o momento de maior perigo em um deslocamento, pois envolve dois ou mais veículos, transitando muito próximos, com condutores com habilidades, experiências e propósitos desconhecidos. Deve ser executada em locais pré-determinados pela sinalização e quando existir condições favoráveis de segurança.

Responsável por uma quantidade considerável de sinistros deve ser objeto de atenção das autoridades responsáveis, com a aplicação de equipes de fiscalização seguindo um planejamento voltado para coibir a prática infracional. As infrações de ultrapassagem podem ser divididas em dois tipos, as realizadas em local permitido de forma ilegal e as realizadas em locais não permitidos.

3.1 Ultrapassagem em local permitido de forma ilegal

Art. 191 do CTB:

Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.

Nesse caso, para a autuação do condutor infrator, é necessário que os demais condutores envolvidos na dinâmica da ultrapassagem, para evitar uma colisão, se obriguem a executar qualquer manobra de defesa, seja frear, acelerar ou desviar dos demais veículos.

3.2 Ultrapassagem em Local Não Permitido

Para esse tipo de infração o CTB trouxe várias infrações, alguns exemplos estão previstos nos artigos 199, 200 e 203 do CTB

Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Nessa infração, qualquer ultrapassagem pela direita está sujeita à autuação, com exceção quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada à esquerda e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Nesse caso, o legislador buscou proteger as crianças em idade escolar, bem como os pedestres, prevendo uma sanção agravada para quando o condutor é flagrado cometendo esse tipo de conduta.

“Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:

I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;

II - nas faixas de pedestre;

III - nas pontes, viadutos ou túneis;

IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;

V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela”.

Os locais elencados acima são considerados perigosos pelas características físicas das vias que podem variar pela pouca visibilidade, como por exemplo, em aclives e curvas, pela ausência de áreas de escape, como pontes e viadutos.

4. CINTO DE SEGURANÇA E CADEIRINHA

É um tipo de fiscalização que não tem, em seu escopo, o objetivo de evitar os sinistros, mas proteger os envolvidos no caso da sua ocorrência. A história da utilização do cinto de segurança remonta aos primeiros veículos fabricados e tinha por características evitar que as pessoas caíssem das conduções que os transportavam. Atualmente, é considerado um sistema de segurança passivo dos veículos e tem o objetivo de evitar maiores ferimentos aos ocupantes em caso de sinistros de trânsito.

O cinto de segurança é um equipamento obrigatório e de utilização coercitiva, tem seu enquadramento previsto no Art. 167 do CTB e impõe multa no caso de os ocupantes de veículos deixarem de utilizar, quando em deslocamentos pelas vias públicas.

Já os Dispositivos de Retenção para Crianças (DRC), vulgarmente conhecido por cadeirinha, conversível ou assento de elevação, são equipamentos voltados às crianças. Estas, pelo menor entendimento dos riscos, têm a seu favor uma legislação específica para protegê-las, a Resolução do CONTRAN nº 819, de 17 de março de 2021, que dispõe sobre o transporte de crianças com idade inferior a dez anos.

A resolução, em linhas gerais, estabelece as formas de transporte levando em consideração a idade, a altura e o peso das crianças. Para crianças até um ano de idade o

transporte deve ocorrer em Dispositivo de Retenção de Criança (DRC), denominado “bebê conforto ou conversível”, sendo instalado ao contrário da marcha do veículo. As crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos devem ser transportadas na “cadeirinha”, no sentido da marcha do veículo. Crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio, devem ser transportadas em DRC chamado de “assento de elevação”. Por fim, crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos devem ser transportadas no banco de trás dos veículos utilizando-se do cinto de segurança.

Existem algumas exceções para o transporte de crianças menores de 10 anos, que tenham atingido a altura de 1,45m, estas poderão ser transportadas utilizando-se apenas o cinto de segurança.

O CTB estabeleceu como grave a infração para o condutor que deixa de usar o cinto de segurança e gravíssima quando a infração envolve a ausência de dispositivos de retenção para crianças, essa diferença na gravidade revela a importância que o legislador conferiu a segurança das crianças, motivo pelo qual deve ser objeto de constante verificação pelos agentes de fiscalização.

5. MOTOCICLETA

234

Esse tipo de veículo é comum em todos os tipos de vias, sendo utilizado para transporte, trabalho ou mesmo lazer, é empregado por grande parte da população por ser considerado um meio de transporte rápido, versátil e acessível.

Segundo dados da Associação Pan-Americana de Saúde – OPAS, vinculada a Organização Mundial de Saúde – OMS: “*Quase metade (49%) das pessoas que morrem nas vias em todo o mundo são pedestres, ciclistas e motociclistas*”. Essa informação é um chamado para a importância na fiscalização de motociclistas e motocicletas.

As ações decorrentes desse tipo de fiscalização podem ser divididas em duas modalidades.

5.1 Dinâmica

Nessa modalidade, busca-se fiscalizar os motoristas na condução das motocicletas, com ações em locais de reconhecido cometimento de infrações. Nesse contexto, os policiais militares devem focar sua atenção ao excesso de velocidade, ultrapassagens proibidas, prática de manobras ilegais, falta do uso ou utilização irregular do capacete etc.

5.2 Estática

Na fiscalização estática o direcionamento das ações deve ser no sentido de verificar as condições gerais das motocicletas, assim como as condições dos seus condutores e passageiros. A fiscalização deve ser voltada para verificar os equipamentos de segurança, como capacete e calçados adequados, retrovisores, pneus, freios, luzes, bem como, a habilitação e as condições gerais e físicas dos condutores em relação à sobriedade, exaustão, sonolência entre outras.

As motocicletas quando envolvidas em sinistros, pela sua característica, são responsáveis por ocorrências envolvendo vítimas graves ou mesmo óbitos, motivo pelo qual devem receber especial atenção na fiscalização de trânsito. Segundo levantamento publicado pela OPAS, “O uso correto de capacetes pode reduzir em 42% o risco de mortes e em 69% o risco de lesões graves”.

6. TELEFONE CELULAR

Muito embora o CTB, no ano de 1997, tenha previsto a infração do uso do telefone celular na direção de veículo, o impacto da utilização do telefone celular, naquela época, não era plenamente compreendido. Hoje, por outro lado, é essencial que os motoristas compreendam que a distração causada pelo celular representa um risco não apenas para si, mas também para os outros usuários das vias. Segundo dados da OPAS *“A distração causada por celulares é uma preocupação crescente para a segurança no trânsito. Os condutores que usam celulares enquanto dirigem têm cerca de 4 vezes mais chances de estarem envolvidos em um acidente. O uso de um telefone ao dirigir diminui os tempos de reação (principalmente o tempo de reação da frenagem, mas também a reação aos sinais de trânsito) e dificulta que o condutor mantenha o carro na pista correta e guarde as distâncias de segurança”*.

Não obstante, a distração gerada por dispositivos móveis pode levar a sinistros graves, como capotamentos e colisões, além de colocar em risco não apenas a vida dos motoristas, mas também a de passageiros, pedestres. Esse tema tem causado preocupação das autoridades e revela a necessidade de atenção dos responsáveis a fim de buscar soluções para avançar na conscientização dos condutores infratores.

7. SOLUÇÕES PARA DIMINUIR O NÚMERO DE SINISTROS, FERIDOS E ÓBITOS NO TRÂNSITO

De todo exposto e buscando soluções para diminuir o número de sinistros e mortes no trânsito, algumas medidas estruturais podem ser adotadas.

Uma alternativa seria propor um aumento nos valores das multas. Nesse caso, haveria necessidade de alteração normativa. A elevação dos valores pode servir como um desincentivo para comportamentos inadequados. No entanto, é crucial reconhecer que simplesmente aumentar o valor das multas pode não resolver as questões subjacentes que levam aos comportamentos imprudentes no trânsito.

Outra solução, seria aumentar o efetivo policial, investindo na fiscalização em massa. A proposta pode proporcionar maior alcance na fiscalização, e como consequência, inibir a prática infracional pela população.

No entanto, é fundamental considerar que a segurança pública não se resume apenas ao aumento no valor das multas e do efetivo policial. Medidas complementares, como o direcionamento das ações, o investimento em tecnologias e na capacitação continuada, são essenciais para a abordagem na redução dos sinistros de trânsito.

Essas propostas por si só não garantem a diminuição do número de sinistros, mortes e feridos no trânsito. Assim, para alcançar os objetivos pretendidos há a necessidade de uma abordagem multifacetada a fim de direcionar os recursos para as seis frentes de fiscalização.

236

Neste contexto, deve-se buscar a capacitação profissional dos policiais rodoviários, instruindo-os e preparando-os para atuarem de forma técnica e profissional. Paralelo a isso, é fundamental cultivar neles um forte sentimento de dever. Isso pode ser alcançado através de treinamentos que enfatizem a importância de suas ações, não apenas para a preservação da vida, mas também para a construção de um ambiente mais seguro para todos os usuários das vias.

A fiscalização da **embriaguez** deve ser inserida na atividade policial de forma a se tornar um hábito. Ao convidar **todos** os condutores abordados a realizar o teste de alcoolemia, a polícia não apenas aumenta a detecção de motoristas embriagados, mas também promove uma cultura de responsabilidade e prevenção.

Não obstante, frequentemente devem ser realizadas operações temáticas, a fim de promover a conscientização sobre os perigos da condução sob efeito de álcool. Além disso, é crucial que as operações sejam realizadas de forma planejada e em locais tecnicamente eleitos, para que a mensagem de prevenção e combate à embriaguez seja efetivamente disseminada.

No combate ao **excesso de velocidade** e a **ultrapassagem irregular**, a fiscalização deve ser direcionada para os locais de reconhecido histórico de sinistros e mortes. Tal medida busca

massificar a fiscalização em pontos considerados perigosos, inibindo, pela presença policial, a prática infracional.

Na fiscalização da utilização do **cinto de segurança** e da “cadeirinha” o policiamento deve, preferencialmente, ser orientado para fiscalização próximo aos centros urbanos, de forma a garantir a segurança das pessoas no início das viagens.

Outro ponto de abordagem é a realização de palestras em escolas para a formação e conscientização das crianças. Ao abordar esse tema de forma lúdica e educativa, as palestras buscam despertar a responsabilidade nas crianças quanto a necessidade de utilização dos equipamentos de segurança, além de criar um canal de comunicação entre pais e filhos, proporcionando uma cobrança mutua da utilização dos dispositivos de segurança.

Para as **motocicletas** o foco deve ser direcionado para as operações temáticas, em locais de maior circulação desse tipo de veículo. Os policiais militares devem estar atentos aos condutores inabilitados e para a devida utilização dos equipamentos de segurança e obrigatórios.

Por fim, na fiscalização referente à utilização do **telefone celular** o policiamento deve estar alerta à incidência dessa infração de forma a constatar e autuar os infratores, a fim de coibir a ocorrência de sinistros pela distração promovida pelo uso do aparelho com o carro em movimento.

8. CONCLUSÃO

Conclui-se que há diversas soluções para reduzir sinistros, feridos e óbitos no trânsito, porém uma abordagem direcionada é necessária. Entre as opções discutidas, aumentar o valor das multas seria uma alternativa, mas não resolve as causas ocultas dos comportamentos imprudentes. A proposta de aumentar o efetivo policial também é considerada, mas sem medidas complementares, como o investimento em tecnologia, treinamento e planejamento operacional, pode não ser suficiente.

A fiscalização constante e bem planejada visa criar uma cultura de respeito às leis de trânsito, com o objetivo de aumentar a segurança viária e reduzir os sinistros.

A prática reiterada da fiscalização das infrações incute nos condutores a sensação de obrigação de obediência às leis, fazendo com isso, que o ato infracional deixe de ser uma rotina e o cumprimento das leis se torne o padrão esperado.

REFERÊNCIAS

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

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 23 nov. 2024.

BRASIL. Resolução nº 798, de 02 de setembro de 2020. **Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques.** Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao798-2020.pdf>. Acesso em: 09 fev. 2024.

BRASIL. Resolução nº 819, de 17 de março de 2021. **Dispõe sobre o transporte de crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura no dispositivo de retenção adequado.** Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8192021.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2024.

BRASIL. Resolução nº 1004, de 21 de dezembro de 2024. **Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.** Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao10042023.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). [Internet]. 238
<https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 07 fev. 2024.

ASSOCIAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE (PAHO) [Internet]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em: 07 fev. 2024.

CENTRO DE INFORMAÇÕES DE SAÚDE E ÁLCOOL (CISA). [Internet]. Disponível em: https://cisa.org.br/images/upload/Panorama_Alcool_Saude_CISA2023.pdf?utm_source=sitecisa&utm_medium=cpc&utm_campaign=panorama_2023&utm_id=panorama2023&utm_term=panorama%2Bsaude%2Balcool&utm_content=btnlink. Acesso em: 08 fev. 2024.