

**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, NEGÓCIOS E SAÚDE DE SERGIPE -
FANESE
CURSO DE DIREITO**

PEDRO JÚNIOR LUCENA LEANDRO

**EFEITOS DA LEI 14071/21 NO TRÂNSITO E IMPACTOS NA SEGURANÇA
PÚBLICA**

**ARACAJU
2025**

L244e

LEANDRO, Pedro Junior Lucena

Efeitos da lei 14071/21 no trânsito e impactos na segurança pública / Pedro Junior Lucena Leandro. - Aracaju, 2025. 23f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe. Coordenação de Direito.

Orientador(a): Profa. Me Sarah Priscila Feitosa Alexandre

1. Direito 2. Segurança pública 3. Novo código de trânsito I Título

CDU 34 (045)

Elaborada pela Bibliotecária Edla de Fatima S. Evangelista CRB-5/1029

PEDRO JÚNIOR LUCENA LEANDRO

**EFEITOS DA LEI Nº 1.4071/21 NO TRÂNSITO E IMPACTOS NA SEGURANÇA
PÚBLICA.**

Artigo Científico apresentado à Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe - FANESE,
como requisito parcial e elemento obrigatório para a obtenção do grau bacharel em Direito no
período de 2025.1.

Aprovado (a) com média: **10,0**

Sarah Priscila Feitosa Alexandre

Prof.^a Me. Sarah Priscila Feitosa Alexandre
1^ª Examinadora (Orientadora)

Douglas dos Santos França

Prof. Me. Douglas dos Santos França
2^º Examinador

Laíze Gabriela Benevides Pinheiro

Prof.^a Dra. Laíze Gabriela Benevides Pinheiro
3^ª Examinadora

Aracaju, 30 de maio de 2025

Efeitos da Lei 14071/21 no Trânsito e Impactos na Segurança Pública*

Pedro Júnior Lucena Leandro

RESUMO

A segurança pública, enquanto dever do Estado deve ser compreendido em sua amplitude, englobando a proteção das pessoas e a manutenção da ordem pública nas vias urbanas e rurais. A ineficiência na gestão do trânsito e a falta de medidas eficazes de controle podem resultar em um aumento significativo de acidentes e crimes, comprometendo, portanto, a paz social. Publicada em outubro de 2021, a Lei nº 14.229 que altera as leis 7408/85, 10.209/01 e, também, a 9.503/97, denominada Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é proveniente da Medida Provisória nº 1.050/21. A Lei nº 14.071/20, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe diversas mudanças, incluindo a obrigatoriedade do uso de cadeirinha para crianças até 10 anos (ou 1,45m) em carros, a exigência de exame toxicológico para renovação da CNH em algumas categorias, e a ampliação do prazo de validade da CNH para condutores com mais de 50 anos. Nesse sentido, indaga-se: quais são os efeitos da nova Lei de Trânsito à segurança pública? O estudo tem como objetivo geral estudar as alterações da Nova Lei de Trânsito e seus efeitos para a segurança pública. Tem como objetivos específicos apresentar a segurança no trânsito como direito fundamental de segunda dimensão; investigar principais alterações legislativas instituídas pelo Novo Código De Trânsito; e analisar o posicionamento jurisprudencial sobre efeitos das alterações do Novo Código de Trânsito e sua relação com a tutela da segurança pública. Trata-se de revisão de literatura, descritiva, qualitativa. No tocante ao ordenamento jurídico brasileiro, a publicação do novo Código de Trânsito implica na necessidade de harmonização das suas disposições com demais normas constitucionais e infraconstitucionais, o que pode demandar ajustes legislativos e regulamentares complementares. Para a sociedade em geral, embora haja benefícios na promoção de uma cultura de segurança e responsabilidade no trânsito, há o risco de que a complexidade normativa ou a insuficiente divulgação das mudanças possa gerar desconfiança e resistência social, prejudicando o objetivo de redução da violência viária. Assim, a efetiva implementação do novo código requer uma estratégia integrada de comunicação, fiscalização e educação para alcançar os resultados esperados em benefício do interesse público.

Palavras-chave: Segurança pública. Novo Código de Trânsito.

□ Artigo apresentado à banca examinadora do curso de Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe, em junho de 2025, como critério parcial e obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Direito. Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Sarah Priscila Feitosa Alexandre.

1 INTRODUÇÃO

A relação entre o direito a um trânsito seguro e a segurança pública é intrínseca e fundamental para a promoção do bem-estar coletivo. O direito ao trânsito seguro, consagrado em diversas legislações e tratados internacionais, configura-se como um desdobramento do direito à vida e à integridade física, princípios basilares do ordenamento jurídico. A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, garante o direito à segurança, e, por consequência, impõe ao Estado o dever de assegurar condições que minimizem os riscos de acidentes e violência no trânsito. Assim, a efetivação desse direito requer a adoção de políticas públicas que integrem educação, engenharia de tráfego e fiscalização, promovendo um ambiente viário que resguarde a vida e a saúde dos cidadãos.

A segurança pública, enquanto dever do Estado deve ser compreendido em sua amplitude, englobando a proteção das pessoas e a manutenção da ordem pública nas vias urbanas e rurais. A ineficiência na gestão do trânsito e a falta de medidas eficazes de controle podem resultar em um aumento significativo de acidentes e crimes, comprometendo, portanto, a paz social.

Publicada em outubro de 2021, a Lei nº 14.229 que altera as leis 7408/85, 10.209/01 e, também, a 9.503/97, denominada Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é proveniente da Medida Provisória nº 1.050/21. A Lei nº 14.071/20, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe diversas mudanças, incluindo a obrigatoriedade do uso de cadeirinha para crianças até 10 anos (ou 1,45m) em carros, a exigência de exame toxicológico para renovação da CNH em algumas categorias, e a ampliação do prazo de validade da CNH para condutores com mais de 50 anos. Nesse sentido, indaga-se: quais são os efeitos da nova Lei de Trânsito à segurança pública?

O estudo tem como objetivo geral estudar as alterações da Nova Lei de Trânsito e seus efeitos para a segurança pública. Tem como objetivos específicos apresentar a segurança no trânsito como direito fundamental de segunda dimensão; investigar principais alterações legislativas instituídas pelo Novo Código De Trânsito; e analisar o posicionamento jurisprudencial sobre efeitos das alterações do Novo Código de Trânsito e sua relação com a tutela da segurança pública.

Nesse sentido, apresentam-se as seguintes hipóteses de pesquisa:

A Nova Lei de Trânsito, ao introduzir alterações significativas nas normas de circulação e penalidades, resulta em uma redução mensurável nos índices de acidentes e infrações de trânsito, contribuindo assim para a melhoria da segurança pública.

A segurança no trânsito, reconhecida como um direito fundamental de segunda dimensão é impactado positivamente pelas alterações legislativas do Novo Código de Trânsito, promovendo uma maior conscientização social e um fortalecimento da cultura de respeito às normas de trânsito.

O posicionamento jurisprudencial em relação às alterações do Novo Código de Trânsito influencia a eficácia das medidas de segurança pública implementadas, evidenciando a necessidade de um alinhamento entre a legislação e a prática judicial para a efetividade da proteção à segurança no trânsito.

O estudo é importante, pois apresenta as alterações advindas da nova legislação de trânsito e ajuda a compreender o atendimento ao direito fundamental do trânsito mais seguro e seus efeitos ao condutor e sociedade em geral, além de estudar o posicionamento dos tribunais sobre o tema.

Trata-se de revisão de literatura para identificar, avaliar e resumir as contribuições existentes na literatura acadêmica, proporcionando uma visão abrangente do conhecimento atual sobre o assunto. Também é classificada como pesquisa descritiva, qualitativa e exploratória.

A presente pesquisa inicia-se com uma introdução que aborda sobre O trânsito seguro e a segurança pública, apresenta os objetivos, a problemática, justificativa e metodologia. Em seguida explana sobre a segurança no trânsito no ordenamento jurídico brasileiro, as principais alterações legislativas instituídas pelo novo Código De Trânsito (LEI nº 14071/20), bem como o posicionamento jurisprudencial sobre efeitos das alterações do novo Código de Trânsito e sua relação com a tutela da segurança pública. Encerrando com as considerações Finais e as referências bibliográficas utilizadas na pesquisa.

2 SEGURANÇA NO TRÂNSITO NO ORDENAMENTO JURIDICO BRASILEIRO

2.1 Segurança no trânsito como direito fundamental de segunda dimensão

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 1988, confere um significado singular e especial aos direitos individuais, o que se evidencia logo nas disposições iniciais do texto constitucional, refletindo a intenção do legislador constituinte. Tais direitos representam um patrimônio comum da humanidade, construído ao longo do tempo. Em complemento à Constituição, surgem as práticas e as ações do Direito Civil no âmbito do Trânsito, com o intuito de promover comportamentos seguros e assegurar a qualidade de vida de condutores e pedestres (Silva; Santos, 2021).

É direito de todo cidadão a segurança no trânsito, sendo dever dos órgãos competentes assegurar a todos as condições seguras para a circulação nas vias terrestres, conforme preconizado no parágrafo 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A garantia de um trânsito seguro é um direito de todos e um dever das entidades e órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, incumbidos, dentro de suas respectivas competências, de adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito (CTB).

O direito constitucional a um trânsito seguro decorre do próprio direito fundamental à segurança, previsto no Título II (Dos direitos e garantias fundamentais) da Constituição Federal, especificamente nos artigos 5º e 6º, que estabelecem:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] (Constituição Federal, 1988, p.12)

Art. 6º. São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, e a assistência aos desamparados, conforme disposto nesta Constituição (Constituição Federal, 1988, p.12)

Nesse contexto, o direito ao trânsito seguro insere-se no rol dos direitos fundamentais, ressaltando que não se limita à segurança, mas abrange o planejamento e a organização adequados para a proteção da vida e da integridade física. O direito à segurança no trânsito é fundamental, pois decorre de outros direitos essenciais, como o direito à vida (Rizzardo, 2004).

Ademais, o artigo 144 da Constituição Federal impõe ao Estado o dever de garantir a segurança pública, o que se revela como uma forma de efetivação dos direitos dispostos no artigo 5º.

O direito ao trânsito seguro é classificado como um direito fundamental de segunda dimensão. Os direitos fundamentais podem ser organizados em três gerações, cada uma refletindo uma evolução na compreensão e na proteção dos direitos humanos ao longo do tempo (Da Silva, 2005).

A primeira geração de direitos fundamentais é caracterizada por direitos civis e políticos, voltados a garantir a liberdade e a autonomia do indivíduo em relação ao Estado. Estes direitos estão consagrados em documentos históricos, como a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão de 1789. Entre os principais direitos dessa geração, destacam-se o direito à vida, à liberdade de expressão e ao devido processo legal, cuja proteção é essencial para a manutenção da ordem democrática e a prevenção de abusos de poder por parte das autoridades estatais (Nogueira, Junior, 2012).

A segunda geração de direitos fundamentais, que emergiu no contexto das lutas sociais do século XX, abrange os direitos econômicos, sociais e culturais, visando assegurar condições mínimas de dignidade e bem-estar social, reconhecendo a importância da igualdade material entre os indivíduos. A Constituição de 1988 consagra direitos como o direito à saúde, à educação e à assistência social, considerados fundamentais para a efetivação dos direitos de cidadania. A proteção dos direitos da segunda geração requer uma atuação proativa do Estado na promoção de políticas públicas que garantam a inclusão e a justiça social, refletindo uma visão mais abrangente sobre o que significa viver em uma sociedade digna (Da Silva, 2005).

Por fim, a terceira geração de direitos fundamentais inclui direitos coletivos e difusos, que emergem em resposta a desafios contemporâneos, como a proteção do meio ambiente, o desenvolvimento sustentável e o respeito à diversidade cultural. Esses direitos reconhecem a interdependência entre os indivíduos e a coletividade, enfatizando a necessidade de uma abordagem que considere não apenas o bem-estar individual, mas também o bem-estar da sociedade como um todo e das futuras gerações. A Declaração de Estocolmo de 1972 e a Agenda 2030 da ONU são exemplos de iniciativas que buscam promover esses direitos. A efetividade da terceira geração de direitos fundamentais demanda colaboração interinstitucional e mobilização da sociedade civil, evidenciando a evolução do conceito de

direitos humanos para além da esfera individual e política, incorporando uma visão holística que abarca as relações sociais e ambientais (Groff, 2008).

O Trânsito Seguro, que resulta da conjunção da Liberdade de Circulação e do dever do Estado de proporcionar Segurança Pública, atua como um elemento qualificativo que define a maneira como o Estado Democrático de Direito pretende regular o uso das vias terrestres em território nacional. Este direito revela-se como um Direito Fundamental Implícito, que decorre do regime e dos princípios estabelecidos pela Constituição. A segurança indispensável ao exercício da Liberdade de Circulação em condições seguras, referida como Segurança Viária, torna-se um pilar fundamental da atividade reguladora do Estado, visando à proteção da vida e da integridade física dos cidadãos que transitam pelas vias terrestres (Cuellar, 2014).

Por se tratar de um Direito Fundamental de Segunda Dimensão, o Trânsito Seguro impõe ao Estado (por meio de seus representantes legislativos) a criação de normas que regulamentem o uso das vias terrestres, visando a “tornar útil” e “empregar com utilidade” esse espaço coletivo; exige que o Estado (por meio dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito) fiscalize e promova a observância da legislação de trânsito; e requer de cada cidadão o fiel cumprimento das normas de circulação e segurança no trânsito.

Assim, delineiam-se as funções do Estado Social (e Intervencionista) para a realização do Trânsito Seguro: regulamentar o uso das vias, realizar diuturnamente o policiamento ostensivo e a fiscalização do cumprimento das normas, e promover ações que busquem proteger todos os Direitos Humanos relacionados ao fenômeno do trânsito.

2.2 Correlação entre segurança pública e trânsito

A correlação entre segurança pública e trânsito é um tema de relevância indiscutível no campo jurídico, especialmente à luz do princípio da proteção à vida e à integridade física dos cidadãos. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seus artigos 1º e 2º, estabelece que o trânsito deve ser seguro e que todos têm direito à proteção no tráfego. A segurança pública, por sua vez, é garantida pela Constituição Federal em seu artigo 144, que menciona a função da segurança pública como um dever do Estado. Dessa forma, a interseção entre segurança

pública e trânsito se torna evidente, uma vez que a gestão do trânsito é uma das formas de garantir a ordem e a segurança nas vias urbanas e rurais (Garcia; Pruner, 2016).

A análise dos acidentes de trânsito, frequentemente vinculados à imprudência, ao consumo de álcool e à falta de educação no trânsito, evidencia a necessidade de uma abordagem multidisciplinar que envolva não apenas a legislação de trânsito, mas também políticas públicas voltadas à prevenção da criminalidade e da violência (Avallone; De Lima Junior, 2024).

A implementação de medidas educativas e de fiscalização eficazes pode reduzir significativamente os índices de acidentes, contribuindo assim para a segurança pública. Artigos científicos como o de Chaves (2024) e Cuellar (2014) ressaltam a importância de um planejamento urbano que considere a segurança do trânsito como uma prioridade, uma vez que a infraestrutura inadequada e a falta de sinalização adequada podem levar a uma escalada nos índices de acidentes, refletindo diretamente na segurança da coletividade.

A atuação conjunta de órgãos de segurança pública e entidades responsáveis pela gestão do trânsito é fundamental para a criação de um ambiente seguro nas vias. A cooperação entre policiais, agentes de trânsito pode resultar na elaboração de estratégias eficazes para a redução de crimes relacionados ao trânsito, como o furto de veículos, além de promover campanhas de conscientização que visem a redução de comportamentos de risco (De Lima, 2020).

2.3 DA Regulação e fiscalização pela Administração Pública

O Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) exerce uma função primordial na regulação e fiscalização do trânsito em suas respectivas jurisdições, sendo responsável pela implementação e execução das políticas públicas voltadas à segurança viária. De acordo com a legislação brasileira, notadamente o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o DETRAN é incumbido de atividades como a habilitação de condutores, o registro de veículos, a fiscalização do cumprimento das normas de trânsito e a promoção de campanhas educativas. Cabe ao órgão a aplicação de sanções administrativas e a supervisão das infrações cometidas,

atuando de forma a garantir que as regras estabelecidas sejam observadas, contribuindo assim para a redução de acidentes e para a proteção da vida no trânsito (Chaves, 2024).

No que tange ao seu papel na segurança pública, o DETRAN se configura como um agente fundamental na construção de um ambiente mais seguro nas vias urbanas e rurais. Ao exercer suas atribuições de forma integrada com outros órgãos de segurança e mobilidade, como as polícias civil e militar, e a guarda municipal, o DETRAN potencializa a eficácia das ações voltadas à prevenção de delitos de trânsito, como a direção sob efeito de substâncias psicoativas e o excesso de velocidade (Rodrigues; Jayo, 2016).

Visando a diminuição de acidentes no trânsito foi criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, tem como objetivo primordial a redução, em pelo menos cinquenta por cento, do índice nacional de mortes decorrentes de acidentes de trânsito, tanto por grupo de veículos quanto por grupo de habitantes. O PNATRANS é, pois, considerado o instrumento fundamental da política nacional de segurança viária e está em consonância com os princípios da Segunda Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (Brasil, 2018).

O mencionado Plano está estruturado em seis pilares, a saber: Gestão da Segurança no Trânsito; Vias Seguras; Abordagem Tradicional; Sistemas Seguros; Prevenção de Sinistros; Prevenção de Mortes e Lesões Graves; Segurança Veicular; Educação para o Trânsito; Atendimento às Vítimas; Normatização e Fiscalização (Brasil, 2018).

Ressalte-se que o PNATRANS estabelece uma correlação direta com dois dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). No que tange ao ODS 3, que versa sobre Saúde e Bem-Estar, o PNATRANS alinha-se plenamente à Meta 3.6, que preconiza a redução, até 2030, das mortes e ferimentos globais por acidentes de trânsito em pelo menos cinquenta por cento.

Em relação ao ODS 11, o qual visa proporcionar, até 2030, o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis a toda a população, destaca-se a importância do aprimoramento da segurança rodoviária, especialmente por meio da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades de grupos em situação de vulnerabilidade, incluindo mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

3 PRINCIPAIS ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS INSTITUIDAS PELO NOVO CODIGO DE TRÂNSITO (LEI nº 14071/20)

A Lei nº 14.071, sancionada em 13 de outubro de 2020, promoveu alterações substanciais no Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de atualizar as normas que regulam a segurança e a convivência no âmbito do trânsito. A mencionada norma estabelece modificações que visam incrementar as fiscalizações exercidas pelos órgãos responsáveis pela segurança viária. Assim, os agentes de trânsito passam a deter a autoridade para fiscalizar e abordar condutores, solicitando a apresentação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), do documento do veículo e a realização do teste de alcoolemia (bafômetro). Os condutores que não apresentarem os documentos exigidos ou que se recusarem a submeter-se ao referido teste poderão ser notificados de imediato (Brasil, 2020).

Dentre as principais inovações, destaca-se a alteração no sistema de pontuação da CNH, que agora prevê a suspensão do direito de dirigir somente quando o condutor acumular 40 pontos em infrações no intervalo de 12 meses, em substituição ao anterior limite de 20 pontos. Tal modificação visa conferir maior segurança jurídica ao condutor, assegurando que a penalidade de suspensão seja aplicada de forma mais criteriosa e proporcional ao comportamento do motorista (Avallone; De Lima Junior, 2024).

Outro aspecto relevante diz respeito à revisão das infrações de trânsito, com a desburocratização de algumas penalidades. A nova legislação reclassificou determinadas condutas consideradas de menor gravidade, promovendo, por exemplo, a redução da penalidade de advertência por escrito para infrações que anteriormente eram passíveis de multa. Ademais, a legislação introduziu um dispositivo que permite ao infrator optar pela realização de um curso de reciclagem em vez de efetuar o pagamento da multa, como forma de reeducação e conscientização acerca da segurança no trânsito (Macedo; Mendes, 2024).

A Lei nº 14.071/2020 também trouxe inovações significativas no que se refere à regulamentação do uso de dispositivos eletrônicos durante a condução, estabelecendo a proibição expressa do uso de celulares e outros aparelhos eletrônicos, equiparando tal infração à direção sob efeito de álcool, o que implica em penalidades mais severas. A intenção do legislador é coibir comportamentos que comprometam a atenção e a segurança de condutores

e pedestres, refletindo uma preocupação crescente com a proteção da vida no trânsito (Brasil, 2020).

A legislação também introduziu alterações concernentes à condução de veículos destinados ao transporte de cargas, ampliando as exigências para veículos que transportam cargas superiores a 3.500 kg e estabelecendo normas mais rigorosas para a fiscalização e o licenciamento desses veículos. Essas mudanças visam não apenas à segurança do trânsito, mas também à preservação da infraestrutura viária, levando em consideração o impacto que os referidos veículos exercem sobre as condições das vias públicas.

O exame toxicológico permanecerá sendo obrigatório para condutores das categorias C, D e E, para fins de obtenção, alteração de categoria e renovação da CNH. Os motoristas com idade inferior a 70 anos deverão realizar o exame toxicológico periódico a cada 2 anos e 6 meses, contados a partir da data de obtenção ou validação da CNH, independentemente da validade dos demais exames. Para os motoristas com idade superior a 70 anos, o exame toxicológico periódico poderá ser realizado no momento da renovação da CNH (conforme disposto na atual Lei 14.071 – a cada 3 anos).

Com a implementação da Lei nº 14.071, as sanções para os condutores que não estiverem em conformidade com a exigência do exame toxicológico tornaram-se mais rigorosas, conforme previsto no "Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem a realização do exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido":

O novo Código de Trânsito Brasileiro, estabelecido pela Lei nº 14.071, esclarece que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) poderá ser emitida em formato físico e/ou digital. Ademais, a referida lei introduziu o parágrafo § 1º-A, que dispõe que o porte do documento poderá ser dispensado quando, durante a fiscalização, for viável o acesso ao sistema informatizado para verificar a habilitação do condutor.

Embora não constitua uma inovação, a Lei nº 14.071 teve a preocupação de tornar mais explícito, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o que se refere ao porte da CNH e à versão digital do documento (Gomes, 2024).

No que tange à redação do antigo Código de Trânsito Brasileiro, o artigo pertinente permitia ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), mediante resoluções, instituir infrações de trânsito e suas respectivas penalidades. Contudo, o Supremo Tribunal Federal

(STF), em decisão proferida em 2019, declarou tal disposição inconstitucional, argumentando que o CONTRAN não possui competência para criar infrações de trânsito.

A nova legislação de trânsito (Lei nº 14.071) promoveu a reformulação do texto do artigo 161 do Código de Trânsito Brasileiro, deixando claro que apenas por meio de lei (seja do CTB ou de legislação complementar) é que se pode definir infrações de trânsito e suas respectivas penalidades (Gomes, 2024).

Com a inclusão da Lei Federal nº 14.071, houve uma modificação no inciso I, excluindo a redação que previa a obrigatoriedade do uso de viseira ou óculos de proteção, transferindo tais disposições específicas para os novos incisos X e XI. Assim, a alteração deste artigo visou aprimorar a situação do motorista em eventual processo de suspensão do direito de dirigir, bem como em relação ao valor da multa.

Consoante ao novo Código de Trânsito Brasileiro, foi implementado um sistema de escalonamento na pontuação para a suspensão do direito de dirigir, conferindo uma margem maior aos condutores que não tenham registrado infrações gravíssimas. Nesse sentido, conforme disposto no artigo 259, estabelece-se a seguinte contagem de pontos: 20 pontos, em um período de 12 meses, no caso de haver duas ou mais infrações gravíssimas; 30 pontos, em um período de 12 meses, no caso de uma infração gravíssima; 40 pontos, em um período de 12 meses, na ausência de infrações gravíssimas; e 40 pontos, em um período de 12 meses, para condutores que exercem atividade remunerada, independentemente do tipo de infração cometida (Avallone; De Lima Junior, 2024).

Dessa forma, em relação aos condutores que exercem atividade remunerada, ao concluir o curso de reciclagem “preventiva” após a acumulação de 30 (trinta) pontos, o condutor terá direito ao benefício da extinção da pontuação registrada em seu prontuário. Ademais, o artigo 261 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sofreu alteração em sua redação, especificamente no § 10, que passa a vigorar com a seguinte disposição:

O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do caput deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.” Pelo texto anterior não havia esta parte: “e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran (Código de Trânsito Brasileiro, 2020, p.45).

Desde o dia 12 de abril de 2021, a disposição normativa que prevê a conversão de multas em penalidade de advertência por escrito deixou de estar condicionada à discricionariedade da autoridade de trânsito. Com efeito, tornou-se imperativa a concessão do requerimento de conversão da multa em advertência por escrito, sempre que o solicitante atenda aos requisitos legais estabelecidos para tal. Nos termos do artigo 267 do Código de Trânsito Brasileiro, deve-se impor a penalidade de advertência escrita em casos de infrações de natureza leve ou média, passíveis de sanção pecuniária, desde que o infrator não tenha incorrido em qualquer outra infração nos últimos doze meses.

No que tange à pontuação e valores das multas, a Lei nº 14.071 estabelece as seguintes penalidades: para a infração leve, três pontos e a multa de R\$ 88,38; para a infração média, 4 (quatro) pontos e a multa de R\$ 130,16. Destaca-se que esses valores são referentes ao momento de publicação da nova legislação em 2020, podendo estar sujeitos a alterações e atualizações.

Com a implementação das novas diretrizes de trânsito estabelecidas pela Lei nº 14.071, é agora obrigatório que os órgãos de trânsito disponibilizem também meios digitais para a interposição de recursos, além da mera expedição da notificação eletrônica. Tal medida visa tornar o procedimento de formalização de recursos mais acessível e prático para o cidadão.

Conforme o disposto no artigo 285 foi incluído o § 4º, que estabelece a seguinte diretriz: “Na apresentação de defesa ou recurso, em qualquer fase do processo, para efeitos de admissibilidade, não serão exigidos documentos ou cópias de documentos emitidos pelo órgão responsável pela autuação”.

Antes das modificações legislativas, o processo administrativo era instaurado pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). Entretanto, com a vigência da Lei nº 14.071/20, o Órgão de Trânsito responsável pela infração, como por exemplo, o Departamento da Polícia Rodoviária Federal, passa a ter a incumbência de abrir o processo administrativo visando à aplicação de penalidades a motoristas que infrinjam normas gravíssimas do Código de Trânsito Brasileiro.

Uma crítica pertinente a essa alteração diz respeito à carência de estrutura dos órgãos de trânsito para a gestão eficaz desses processos. Consideremos o exemplo de uma Prefeitura, que já enfrenta desafios em diversos setores, e que agora se vê na obrigação de administrar

processos relacionados ao trânsito, o que resultará em um aumento significativo na carga de trabalho para um número reduzido de funcionários (Gomes, 2024).

Em virtude dessa realidade, muitos processos administrativos poderão permanecer estagnados por vários anos, gerando a percepção de impunidade, uma vez que diversos processos poderão ser anulados por prescrição intercorrente, em decorrência da ausência de qualquer movimentação no prazo de três anos. Assim, motoristas que praticaram condutas infracionais gravíssimas poderão, efetivamente, ficar isentos de sanções (Macedo; Mendes, 2024).

A instituição de função, a priori, atípica para aplicação dessas penalidades, pode atingir diretamente a celeridade dos processos administrativos e eficiência, princípio norteador dos atos da Administração Pública.

4 POSICIONAMENTO JURISPRUDENCIAL SOBRE EFEITOS DAS ALTERAÇÕES DO NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO E SUA RELAÇÃO COM A TUTELA DA SEGURANÇA PÚBLICA

As mudanças legislativas representam uma ferramenta essencial para o fortalecimento do estado de direito e para a promoção de uma cultura de segurança no trânsito, contribuindo para a realização de uma tutela mais eficaz e justa na proteção do bem comum.

Por se tratar de legislação nova, já é possível encontrar decisões que já discute a aplicação da lei e a questão da retroatividade. Destaca-se o recurso inominado julgado pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul sobre os efeitos da nova lei.

RECURSO INOMINADO. TURMA RECURSAL PROVISÓRIA DA FAZENDA PÚBLICA. DETRAN/RS. DECADÊNCIA DO DIREITO DE PUNIR. NIP NÃO EXPEDIDA NO PRAZO DE 180 DIAS. LEI N.º 14.071/21. NULIDADE DO AIT. PRETENSÃO DE APLICAÇÃO DA LEI N.º 14.229 /21 PARA AFASTAR A NULIDADE DO PCDD. IMPOSSIBILIDADE. OFENSA À SEGURANÇA JURÍDICA, À PROTEÇÃO À CONFIANÇA E À BOA-FÉ. NULIDADE EXTENSÍVEL AO PCDD. SENTENÇA MANTIDA. NEGADO PROVIMENTO AO RECURSO. (Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, Recurso Inominado, Nº 20228210001, Primeira Turma Recursal Provisória Fazenda Pública, Turmas Recursais, Relator: Daniela Azevedo Hampe, Julgado em: 12-12-2023).

A presente decisão refere-se a recurso inominado interposto contra sentença que declarou a nulidade de Autos de Infração de Trânsito (AIT) emitido pelo DETRAN/RS, em face do reconhecimento da decadência do direito de punição, em decorrência do não expedição do Notificação de Inferência de Penalidade (NIP) no prazo de 180 dias, conforme previsto na Lei nº 14.071/21. Ademais, a sentença também declarou a nulidade do Certificado de Licenciamento de Veículo Digital (PCDD), por extensão, diante da nulidade do auto de infração, bem como pela impossibilidade de aplicação retroativa de nova legislação (Lei nº 14.229/21) para afastar tal nulidade.

A decisão assenta-se na premissa de que, diante da ausência do envio do NIP no prazo de 180 dias, previsto na Lei nº 14.071/21, caracteriza-se a decadência do direito de punir do órgão de trânsito. Tal entendimento está em consonância com o princípio da segurança jurídica e da proteção à confiança, que orientam a administração pública a agir dentro de limites temporais razoáveis, sob pena de nulidade do procedimento sancionador. Assim, a nulidade do auto de infração é fundamentada na inobservância do prazo legal para a lavratura e notificação, que, uma vez ultrapassado, compromete a validade do procedimento sancionador, exigindo a sua anulação.

O recorrente alegou a aplicação da Lei nº 14.229/21, que alterou dispositivos relacionados ao sistema de trânsito, com o intuito de afastar a nulidade do PCDD decorrente da nulidade do auto de infração. No entanto, o entendimento jurisprudencial consolidado é de que a aplicação de nova lei processual ou de regras específicas de proteção ao procedimento sancionador não pode retroagir para modificar efeitos já consumados ou consolidar irregularidades, sob pena de violar o princípio da segurança jurídica, a boa-fé e a proteção à confiança. Assim, a tentativa de aplicar a nova legislação para legitimar atos nulos viola os princípios constitucionais do contraditório, ampla defesa e segurança jurídica, motivo pelo qual a nulidade do PCDD permanece.

O tribunal reforça que não é possível afastar a nulidade de atos administrativos mediante aplicação de legislação posterior, especialmente quando esta não possui efeito retroativo, e quando a nulidade decorre de vício formal ou de prazo legal não cumprido. Tal entendimento reforça a necessidade de observância estrita dos prazos e procedimentos previstos na legislação de trânsito, sob pena de nulidade dos atos praticados em desconformidade.

Por fim, a decisão mantém a sentença de primeira instância que declarou a nulidade do auto de infração e do PCDD, diante do reconhecimento da decadência do direito de punir por inobservância do prazo legal para notificação. Reforça-se a impossibilidade de aplicação retroativa de legislação nova para validar atos nulos, garantindo a segurança jurídica, a proteção à confiança e a boa-fé administrativa.

Por sua vez, o Tribunal de Justiça de São Paulo, no julgamento de recurso inominado, levantou a discussão da retroatividade da Lei de Trânsito aos processos administrativos em curso, nesse sentido:

RECURSO INOMINADO - ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. LEI 14.071/2020. RETROATIVIDADE. RESOLUÇÃO CONTRAN 723/2018. APLICAÇÃO PARA PROCESSOS ADMINISTRATIVOS EM CURSOS OU AINDA NÃO ENCERRADOS. HIPÓTESE DO CASO. Trata-se de demanda pela qual a recorrente pretende seja exercido o controle judicial de ato administrativo que lhe imputou a responsabilidade por infrações de trânsito, sob o argumento de não terem sido observadas as novas regras mais benéficas trazidas com a vigência da Lei 14.071/2020. À margem da discussão a propósito da retroatividade da lei infracional de trânsito mais benéfica, o próprio órgão regulamentador do Direito de Trânsito CONTRAN - modificou a sua Resolução n. 723/2018, para, no art. 3º, § 2º prever a retroatividade para os casos de infrações cujos processos ainda não haviam sido instaurados ou cuja instância administrativa não tivesse encerrada. Desse modo, em vista do documento de p. 185, que demonstra, nesta cognição sumária, que o procedimento administrativo impugnado se encerrou no ano de 2023, quando a sanção foi definitivamente imposta à agravante após o improvimento do recurso por ela interposto no CETRAN, já deveriam ter sido observados os novos limites de pontos trazidos pela Lei 14.071/2020, o que, na espécie, isenta a recorrente da sanção de suspensão da habilitação (Recurso Inominado 97.2023.8.26.0048. Rel. José Augusto Nardy Marzagão. DJe 15.05.2023).

O presente recurso inominado de natureza administrativa versa sobre controvérsia relacionada à aplicação da legislação de trânsito, especificamente quanto à retroatividade da Lei nº 14.071/2020, no contexto de infrações de trânsito processadas perante o órgão regulamentador, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Inicialmente, verifica-se que a parte recorrente questiona a legalidade do ato administrativo que lhe imputou responsabilidade por infrações de trânsito, alegando que as regras mais benéficas introduzidas pela Lei nº 14.071/2020 não teriam sido devidamente observadas na fase processual do procedimento administrativo em questão. Tal alegação insere-se na discussão sobre a retroatividade da norma infracional mais favorável, matéria de

relevo no direito sancionador, sobretudo na seara de trânsito, onde a penalidade aplicada pode ser mitigada pela incidência de legislação de caráter mais benéfico.

A autoridade regulamentadora do Direito de Trânsito, o CONTRAN, promoveu alteração na Resolução nº 723/2018, especificamente no art. 3º, § 2º, a qual passou a prever expressamente a retroatividade da norma para os processos administrativos de infrações que ainda não haviam sido instaurados ou cujo trâmite não estivesse concluído. Tal alteração normativa demonstra o reconhecimento, pelo próprio órgão regulador, da necessidade de aplicação retroativa de regras mais favoráveis, garantindo maior segurança jurídica e proteção aos direitos do infrator.

Por conseguinte, a aplicação da sanção de suspensão da habilitação, sem a devida consideração do limite de pontos previsto na referida lei mais benéfica, configura violação ao princípio da legalidade e ao direito do infrator de ter a penalidade aplicada de acordo com a legislação vigente à época do encerramento do procedimento administrativo.

A necessidade da dupla notificação prevista no art. 281-A, incluído pela Lei nº 14.071/20, exige que, nos termos do disposto na notificação de autuação e no auto de infração — quando estes forem considerados como notificação de autuação — seja obrigatoriamente consignado o prazo para apresentação de defesa prévia, o qual não poderá ser inferior a trinta (30) dias, contado a partir da data de sua expedição. Ademais, a Lei nº 14.304/2022 complementa essa normativa ao estabelecer que o prazo para a emissão da notificação de autuação referente às penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação será contado a partir da data de instauração do processo administrativo destinado à aplicação dessas penalidades (Brasil, 2020).

Todavia, a Sexta Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) manteve as três penalidades administrativas impostas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) durante abordagem ao condutor no momento da prática das infrações de trânsito. O autor da ação alegou a nulidade das penalidades, sustentando que não teria recebido a notificação de infração, o que teria impedido o exercício do direito de apresentar defesa prévia. O relator, ao analisar o feito, destacou que os autos de infração se constituíram em notificação de autuação válida, uma vez que continham a assinatura do condutor no respectivo documento, cumprindo, assim, os requisitos legais para a validade da notificação.

Cumprе salientar a divergência entre a decisão proferida pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região e o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça, em julgamento de recurso especial repetitivo. Conforme dispõe a referida corte superior, no tocante à multa aplicada às pessoas jurídicas proprietária de veículos, fundamentada na ausência de indicação do condutor infrator, é imperativo observar o procedimento de dupla notificação: a primeira, referente à autuação da infração, e a segunda, acerca da imposição da penalidade, em consonância com o disposto nos artigos 280, 281 e 282 do Código de Trânsito Brasileiro.

Por meio dessa tese, que reafirma a orientação jurisprudencial consolidada do STJ, o colegiado reformou o acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferido no âmbito do Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas (IRDR), o qual sustentava a inexistência da necessidade de dupla notificação nessas hipóteses.

Em 2024, o Superior Tribunal de Justiça lançou a edição 240 de Jurisprudência em Teses, abordando o tema Legislação de Trânsito IV. A primeira tese esclarece que a apresentação de resultado negativo em exame toxicológico de larga janela de detecção é obrigatória tanto para a obtenção quanto para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação de motoristas autônomos de transporte coletivo escolar. Já a segunda tese estabelece que a transferência de propriedade de veículo automotor usado exige, obrigatoriamente, a emissão de um novo Certificado de Registro de Veículo (CRV), mesmo que a aquisição seja com a finalidade de revenda posterior.

A renovação de carteira com obrigatoriedade do exame toxicológico é uma importante alteração que visa não somente a segurança do próprio condutor, mas também a segurança de toda a sociedade.

As alterações promovidas no Novo Código de Trânsito Brasileiro representam uma significativa redefinição do arcabouço normativo voltado à regulação do trânsito, refletindo uma tentativa de aprimorar a segurança pública por meio de dispositivos que visam à responsabilização mais efetiva dos condutores e à implementação de medidas preventivas (Macedo; Mendes, 2024). Nesse sentido, as modificações, ao reforçar penalidades e estabelecer critérios mais rigorosos para infrações de trânsito, contribuem para a redução de comportamentos ilícitos e, conseqüentemente, para a diminuição de acidentes, mortes e ferimentos, promovendo o bem-estar social e a preservação da ordem pública. Assim, a

legislação de trânsito passa a atuar não apenas como instrumento sancionador, mas como mecanismo de proteção à coletividade, alinhando-se aos princípios constitucionais de segurança e proteção à vida.

Por outro lado, as alterações também trazem desafios no que tange à efetivação de uma tutela jurisdicional adequada, pois demandam maior rigor na fiscalização, na aplicação de penalidades e na adoção de medidas educativas e punitivas. A relação entre as mudanças legislativas e a segurança pública revela-se, portanto, como uma estratégia de prevenção, na qual o ordenamento jurídico busca criar um ambiente mais seguro nas vias públicas, minimizando os riscos de acidentes e promovendo a convivência social pacífica. (Avallone; De Lima Junior, 2024). Nesse contexto, o fortalecimento do aparato estatal, aliado à conscientização do cidadão, constitui-se em elemento central para que o impacto positivo das alterações legislativas seja efetivamente alcançado, garantindo a tutela da segurança pública de forma mais eficaz.

É imprescindível reconhecer que as alterações do Novo Código de Trânsito também impõem uma nova dinâmica na responsabilização dos infratores, promovendo maior rigor na aplicação de penalidades e incentivando a adoção de condutas mais responsáveis por parte dos condutores. Essa transformação normativa, ao reforçar a tutela da segurança pública, busca estabelecer uma ordem jurídica que promova a proteção integral da coletividade, especialmente no que concerne à prevenção de acidentes e à redução de vítimas fatais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O antigo Código de Trânsito Brasileiro apresentava diversas dificuldades que comprometiam sua efetividade e aplicação prática. Entre as principais limitações, destacava-se a sua abrangência normativa, muitas vezes insuficiente para abranger as complexidades do

sistema viário, além de apresentar dispositivos de redação ambígua ou de difícil interpretação, o que ensejava insegurança jurídica e insegurança na aplicação das penalidades. Ademais, a legislação carecia de mecanismos eficazes para fiscalização e monitoramento, dificultando a responsabilização dos infratores e contribuindo para a persistência de condutas ilícitas nas vias públicas.

Outrossim, o antigo código revelava-se deficiente no que tange à atualização tecnológica e às inovações no âmbito do transporte, carecendo de dispositivos que acompanhassem o avanço de metodologias de fiscalização eletrônica e controle de velocidade, por exemplo. Tal limitação resultava na obsolescência de suas normas, tornando-as insuficientes para garantir a ordem e a segurança no trânsito. A legislação apresentava lacunas no tratamento de infrações específicas, dificultando a imposição de penalidades e a efetivação de políticas públicas de segurança viária, o que evidenciava a necessidade de uma revisão profunda e moderna do ordenamento jurídico nesse setor.

A promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro representa um avanço no ordenamento jurídico nacional ao estabelecer diretrizes mais atualizadas e coerentes com a realidade social e tecnológica do país. Entre os benefícios, destaca-se a possibilidade de aprimoramento da legislação de trânsito, promovendo maior segurança viária, redução de acidentes e salvaguarda da integridade física dos condutores e pedestres.

A modernização das normas pode facilitar a aplicação do direito, conferir maior celeridade aos processos administrativos e judiciais, e promover maior uniformidade na conduta dos agentes fiscalizadores, contribuindo para o fortalecimento do Estado de Direito no âmbito do trânsito.

No tocante ao ordenamento jurídico brasileiro, a publicação do novo Código de Trânsito implica na necessidade de harmonização das suas disposições com demais normas constitucionais e infraconstitucionais, o que pode demandar ajustes legislativos e regulamentares complementares. Para a sociedade em geral, embora haja benefícios na promoção de uma cultura de segurança e responsabilidade no trânsito, há o risco de que a complexidade normativa ou a insuficiente divulgação das mudanças possa gerar desconfiança e resistência social, prejudicando o objetivo de redução da violência viária. Assim, a efetiva implementação do novo código requer uma estratégia integrada de comunicação, fiscalização e educação para alcançar os resultados esperados em benefício do interesse público.

Por outro lado, a implementação de um novo Código de Trânsito enseja novos desafios e desvantagens relevantes, sobretudo no que tange à sua adaptação pelos condutores e pela sociedade. No entanto, a mudança abrupta ou pouco esclarecida na legislação pode gerar insegurança jurídica, dificultando a compreensão e o cumprimento das normas por parte dos cidadãos, além de potencializar conflitos interpretativos entre as autoridades e os usuários das vias públicas.

A atualização normativa demanda esforços de capacitação e conscientização, podendo acarretar custos adicionais ao Estado e aos condutores, sobretudo aqueles de menor poder aquisitivo ou com menor acesso à informação jurídica.

REFERÊNCIAS

AVALLONE, Erica; DE LIMA JUNIOR, Hélio Pedroso. **Curso de Direito de Trânsito: conheça os detalhes para se tornar um especialista completo e uma referência em Direito de Trânsito**. Editora Dialética, 2024.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1997.

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

BRASIL. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Brasília, 2018.

CHAVES, Gustavo Vinicius Delmondes. A fiscalização e a operação de trânsito: perspectivas para o direito ao trânsito seguro. **Revista JRG de Estudos Acadêmicos**, v. 7, n. 14, p. e141066-e141066, 2024.

CUELLAR, Karla Ingrid Pinto. Direitos humanos e cidadania no trânsito brasileiro. **Revista de Administração de Roraima-RARR**, v. 4, n. 1, p. 103-118, 2014.

DA SILVA, Virgílio Afonso. A evolução dos direitos fundamentais. **Revista Latino-Americana de Estudos Constitucionais**, v. 6, p. 541-558, 2005.

DE LIMA, Vinicius Magnus Medeiros; OLIVEIRA, Matusalém Alves. Agentes da autoridade de trânsito: o título de bacharel em direito como requisito básico para ingresso à carreira. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 7, p. 49076-49094, 2020.

GARCIA, Marcos Leite; PRUNER, Dirajaia Esse. A questão terminológica dos direitos fundamentais e o trânsito à modernidade. **Revista jurídica Unicuritiba**, ISSN, 2016.

GARCIA, Marcos Leite; PRUNER, Dirajaia Esse. A questão terminológica dos direitos fundamentais e o trânsito à modernidade. **Revista jurídica Unicuritiba**, ISSN 2316-753x. v. 01, n. 42, 2016.

GOMES, Ordeli Savedra. **Código de Trânsito Brasileiro Comentado e Legislação Complementar**. Paraná: Juruá, 2024.

GROFF, Paulo Vargas. Direitos fundamentais nas constituições brasileiras. **Brasília a**, v. 45, 2008.

JÚNIOR, Diógenes; NOGUEIRA, José Eliaci. Gerações ou dimensões dos direitos fundamentais. **Âmbito Jurídico, Rio Grande, XV**, v. 100, p. 571-572, 2012.

MACEDO, Leandro; MENDES, Gleydson. Curso de Legislação de Trânsito. Salvador: Juspodim, 2024.

NOGUEIRA, José Eliaci. JÚNIOR, Diógenes Júnior. Gerações ou dimensões dos direitos fundamentais? **Equipe Âmbito Jurídico**. 1 ed. 2012.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. Editora Revista dos Tribunais, 2004.

RODRIGUES, Dênis Alves; JAYO, Martin. Modernização administrativa em contexto subnacional. Estudo de caso do Detran-SP. **Cadernos Gestão Pública e Cidadania**, v. 21, n. 68, 2016.

SILVA, Amanda Cristina Alves; SANTOS, Jéssica Guedes. Compartilhamento internacional de dados para segurança pública: paralelo legislativo entre Brasil e Portugal. **Revista de Direito e Atualidades**, v. 1, n. 3, 2021.