



UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE ESTUDOS EM DIREITO E SOCIEDADE
FACULDADE DE DIREITO

RAFAEL HENRIQUE NOGUEIRA CORRÊA

O ARTIGO 165-A DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB
: UMA ANÁLISE TRIDIMENSIONAL DO INSTITUTO, ENSAIOS SOBRE
(IN)CONSTITUCIONALIDADE, CRÍTICAS E SUGESTÕES À APLICAÇÃO
PRÁTICA DO DISPOSITIVO.

Marabá/PA

2019



RAFAEL HENRIQUE NOGUEIRA CORRÊA

**O ARTIGO 165-A DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB
: UMA ANÁLISE TRIDIMENSIONAL DO INSTITUTO, ENSAIOS SOBRE
(IN)CONSTITUCIONALIDADE, CRÍTICAS E SUGESTÕES À APLICAÇÃO
PRÁTICA DO DISPOSITIVO.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, sob orientação do Prof. Ms Marco Alexandre Costa do Rosário

Marabá/PA

2019

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Setorial Josineide da Silva Tavares

Corrêa, Rafael Henrique Nogueira

O artigo 165-A do Código de Trânsito Brasileiro – CTB: uma análise tridimensional do instituto, ensaios sobre (in)constitucionalidade, críticas e sugestões à aplicação prática do dispositivo / Rafael Henrique Nogueira Corrêa ; orientador, Marco Alexandre da Costa Rosário. — Marabá : [s. n.]; 2019.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Instituto de Estudos em Direito e Sociedade, Faculdade de Direito, Curso de Bacharelado em Direito, Marabá, 2019.

1. Bebidas alcoólicas – Consumo - Testes. 2. Embriaguez (Direito penal). 3. Trânsito - Infrações - Legislação. 4. Alucinógenos. 5. Brasil. [Código de trânsito brasileiro (1997)]. I. Rosário, Marco Alexandre da Costa, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDDir: 4. ed.: 341.5253

Elaborada por Miriam Alves de Oliveira – CRB-2/583

RAFAEL HENRIQUE NOGUEIRA CORRÊA

**O ARTIGO 165-A DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB
: UMA ANÁLISE TRIDIMENSIONAL DO INSTITUTO, ENSAIOS SOBRE
(IN)CONSTITUCIONALIDADE, CRÍTICAS E SUGESTÕES À APLICAÇÃO
PRÁTICA DO DISPOSITIVO.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, sob orientação do Prof. Ms Marco Alexandre Costa do Rosário

Aprovado em: Marabá/PA, 25 de novembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA:

Prof^o Ms. Marco Alexandre Costa do Rosário (Orientador)

lattes.cnpq.br/3558093125990014

Prof. Dr. Jorge Luís Ribeiro dos Santos

lattes.cnpq.br/7394020416453806

Marabá
2019

À minha amada filha.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela força e perseverança para concluir mais uma etapa.

A minha família, pelo estímulo incessante na busca do patrimônio mais precioso: o conhecimento.

A UNIFESSPA, pelo suporte ofertado ao longo dessa jornada.

A todo o corpo docente na pessoa do Prof^o Marco Alexandre, pela incalculável transmissão de conhecimentos ao longo do curso e pela orientação precisa nesta importante fase.

Aos colegas de turma que se tornaram amigos durante essa caminhada, em especial aos do grupo de estudos SB, por me brindarem com ótimos momentos, partilharem conhecimentos e me auxiliarem sobremaneira na confecção deste trabalho.

Por fim, a todos os amigos e colegas que desfrutaram comigo do mesmo entusiasmo de trabalhar no ambiente trânsito: todas as discussões foram imprescindíveis para o resultado final dessa empreitada.

RESUMO

Este trabalho busca analisar o art. 165-A do Código de Trânsito Brasileiro, introduzido pela Lei nº 13.281/2016, em seus matizes técnico-administrativos e jurídicos. O objetivo é, interpretando-o dentro da Teoria Tridimensional do Direito de Miguel Reale, defender a constitucionalidade do seu texto, apontando dentro da sua aplicação prática, fragilidades, de forma a propor sugestões de aperfeiçoamento. Para tanto, a metodologia envolveu a revisão da legislação pátria e da literatura nacional, levantamento e análise de decisões do Superior Tribunal de Justiça e outros organismos colegiados, além de pesquisa de campo quantitativa em algumas cidades, utilizando a técnica qualitativa, notadamente a da interpretação de texto. A problemática vislumbrada no artigo e sua aplicação aos casos concretos repousa no fato de que as punições previstas quando da recusa do fiscalizado em submeter-se às formas legalmente previstas de detecção do possível consumo de psicoativos, feririam princípios e direitos fundamentais insculpidos em nossa Constituição, mais precisamente, o direito à não autoincriminação e a presunção de inocência. Com base nas pesquisas realizadas chegou-se à conclusão de que o art. 165-A se amolda a ordem constitucional, contrariando a aplicação extremamente extensiva do direito à não autoincriminação, sendo, portanto, veículo de atingimento do direito coletivo ao trânsito seguro.

Palavras-chave: Recusa; Psicoativos; Teoria Tridimensional do Direito; Constitucionalidade; Direito à não Autoincriminação; Direito ao Trânsito Seguro.

ABSTRACT

This work seeks to analyze the art. 165-A of the Brazilian Traffic Code, introduced by Law Nº. 13.281/2016, in its technical-administrative and juridical shades. The objective is, interpreting it within the three-dimensional theory of law of Miguel Reale, to defend the constitutionality of his text, pointing out within its practical application, weaknesses, in order to propose suggestions for improvement. For such, the methodology involved the review of the national legislation and literature, survey and analysis of decisions of the Superior Court of Justice and other collegiate organisms, besides quantitative field research in some cities, using the qualitative technique, notably that of text interpretation. The problem envisaged in the article and its application to concrete cases rests on the fact that the punishments foreseen when the insured refuses to submit to the legally foreseen ways of detecting the possible consumption of psychoactive drugs, would violate fundamental principles and rights inscribed in our Constitution, more precisely, the right to non self-discrimination and the presumption of innocence. Based on the researches it was concluded that art. 165-A conforms to the constitutional order, contradicting the extremely extensive application of the right to non self-discrimination, so being a vehicle for the attainment of the collective right to safe traffic.

Keywords: Refusal; Psychoactive; Three-dimensional Theory of Law; Constitutionality; Right to Non Self-discrimination; Right to Safe Traffic.

LISTA DE FIGURAS E GRÁFICOS

FIGURA 1 – Veículo a vapor de Cugnot. França/1769.

FIGURA 2 – Benz Motor Car Nº1.

GRÁFICO 1 – Brasil: mortes em acidentes, números gerais.

GRÁFICO 2 – Brasil: feridos graves no trânsito.

GRÁFICO 3 – Tópico 1: composição dos participantes.

GRÁFICO 4 – Tópico 2: consumo de psicoativo declarado.

GRÁFICO 5 – Tópico 3: escolha por transporte alternativo.

GRÁFICO 6 – Tópico 4: conhecimento da lei.

GRÁFICO 7 – Tópico 5: conhecimento das punições previstas.

GRÁFICO 8 – Tópico 6: predisposição à recusa.

GRÁFICO 9 – Tópico 7: concordância com as punições.

GRÁFICO 10 – Tópico 8: mudanças comportamentais.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIT – Auto de Infração de Trânsito
BNCC – Base Nacional Comum Curricular
CADH – Convenção Americana de Direitos Humanos
Cetrans – Conselhos Estaduais de Trânsito
CLA – Certificado de Licenciamento Anual
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CNT – Código Nacional de Trânsito
Contran – Conselho Nacional de Trânsito
Contrandife – Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CRT – Controladorias Regionais de Trânsito
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
Denatran – Departamento Nacional de Trânsito
Detrans – Departamentos Estaduais de Trânsito
DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano
EC – Emenda Constitucional
Inc. – Inciso
INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
LENAD – Levantamento Nacional de Álcool e Drogas
MBFT – Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito
MP – Medida Provisória
MPF – Ministério Público Federal
OMS – Organização Mundial da Saúde
ONU – Organização das Nações Unidas
p.ex. – por exemplo
PIB – Produto Interno Bruto
PIDCP – Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos
PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PPD – Permissão para Dirigir
PRF – Polícia Rodoviária Federal
RBUT – Regulamentação Básica Unificada de Trânsito para o MERCOSUL
Res. – Resolução
REsp – Recurso Especial
SENAD – Secretaria Nacional de Política sobre Drogas
SNT – Sistema Nacional de Trânsito
STJ – Superior Tribunal de Justiça
TCSACP – Termo de Constatação de Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora
TJDFT – Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios
UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo
USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. UM POUCO DE HISTÓRIA	14
2.1 O CONSUMO DE PSICOATIVOS, O SURGIMENTO DOS AUTOMÓVEIS, E SUAS CONEXÕES	14
2.2 HISTÓRICO DAS PRINCIPAIS NORMAS SOBRE TRÂNSITO NO BRASIL (ATÉ A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 737/89)	18
3. A LEI Nº 9.503/1997, O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB, E A FISCALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE VEÍCULOS SOB A INFLUÊNCIA DO CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS.	24
3.1 OS DISPOSITIVOS NORMATIVOS SOBRE A FISCALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS SOB A INFLUÊNCIA DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS E SUAS EVOLUÇÕES	26
3.1.1 A Lei nº 11.275/2006 e as primeiras modificações nos dispositivos sobre alcoolemia no CTB..	29
3.1.2 A Lei nº 11.705/2008 e a “tolerância zero” na fiscalização da alcoolemia pelo CTB	32
3.1.3 A Lei nº 12.760/2012 e as novidades trazidas pela “nova Lei Seca”	34
3.1.4 A Lei nº 13.281/2016, e a recusa à submissão aos testes/exames de detecção do consumo de psicoativos alçada ao <i>status</i> de infração propriamente dita	39
3.1.5 A Lei nº 13.840/2019: abertura para novos dispositivos de detecção de psicoativos?....	42
4. ENSAIOS SOBRE O ART. 165-A DO CTB, PRIMEIRA PARTE: DOS ASPECTOS TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS E DAS ALEGAÇÕES DE INCONSTITUCIONALIDADE DO DISPOSITIVO	43
4.1 ANÁLISE SISTEMÁTICA DO ART. 165-A DO CTB	43
4.1.1 Da competência para fiscalizar e aplicar as medidas administrativas e penalidades do art. 165-A	43
4.1.2 Dos procedimentos a serem observados durante a fiscalização do art. 165-A.....	45
4.2 ANÁLISE JURÍDICA DO ART. 165-A DO CTB: DAS ALEGAÇÕES DE INCONSTITUCIONALIDADE.....	46
4.2.1 Notas sobre os direitos/princípios: à não autoincriminação, presunção de inocência, trânsito seguro, razoabilidade e proporcionalidade	47
4.2.1.1 Direito à não autoincriminação.....	47
4.2.1.2 Princípio/direito da presunção de inocência.....	50
4.2.1.3 Direito ao trânsito seguro	51
4.2.1.4 Princípios da razoabilidade e proporcionalidade.....	54
4.2.2 Comentários sobre a (in)constitucionalidade do art. 165-A	56
5. ENSAIOS SOBRE O ART. 165-A DO CTB, SEGUNDA PARTE: DA ABORDAGEM TRIDIMENSIONAL, DA DEFESA DE CONSTITUCIONALIDADE DO DISPOSITIVO E A ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO	60

5.1 UMA ABORDAGEM TRIDIMENSIONAL DO ART. 165-A DO CTB	60
5.1.1 Variável fato	62
5.1.2 Variável valor	64
5.1.3 Variável norma	66
5.2 ARGUMENTOS EM DEFESA DA CONSTITUCIONALIDADE DO ART. 165-A DO CTB... ..	67
5.3 ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO.....	75
6. APONTAMENTOS SOBRE A APLICAÇÃO PRÁTICA DO ART. 165-A DO CTB: LEVANTANDO FRAGILIDADES E PROPONDO SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO.....	79
6.1 FRAGILIDADES NA FISCALIZAÇÃO DO CONSUMO DE PSICOATIVOS	79
6.2 SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO PARA A FISCALIZAÇÃO DO CONSUMO DE PSICOATIVOS.....	81
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	88
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	91
ANEXOS	102

1. INTRODUÇÃO

Inicialmente, é imperioso esclarecer que este trabalho aborda a temática do consumo de psicoativos pelos condutores de veículos sob o viés jurídico, levando em conta o atual conjunto normativo que regula a matéria em nosso ordenamento, qual seja, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503/1997 e suas conexões com os demais matizes do direito pátrio. Apesar da polêmica que envolve essa matéria, não adentraremos no mérito de pretensas injustiças atribuídas aos dispositivos legais que não consideram margens de tolerância “seguras”, para o consumo de psicoativos seguido da condução de veículos, e que conseqüentemente olvidariam as competências técnicas defendidas pelos condutores. Entendemos que a pesquisa dessa última visão dos fatos, se adéque melhor partindo de uma abordagem biológica, e por questões de delimitação temática não adentraremos nesta seara.

Experimentamos um aumento exponencial em nossa frota de veículos nas últimas décadas, e esse fato resultou, entre outras coisas, em colocar o Brasil entre os países com o trânsito mais violento do planeta. Dados da Organização Mundial da Saúde – OMS (2018) – explicitados no quinto capítulo deste trabalho –, apontam que em termos globais, o Brasil ocupa as primeiras posições no ranking de mortes provocadas por acidentes de trânsito, sendo que, em nosso panorama interno, os acidentes ocorridos com influência do consumo de psicoativos, representam a segunda maior causa das mortes, o que impacta sobremaneira a economia, previdência social e o sistema de saúde do país, com gastos anuais ultrapassando a casa dos bilhões de reais, onerando parcela relevante do nosso Produto Interno Bruto – PIB.

Neste contexto histórico, e partindo da avidez por mais atenção e controle sobre situações ocorridas no seio social, a legislação de trânsito que era muito discreta, foi com o passar do tempo, sendo modificada, até culminar na promulgação do CTB, que baseado no ideal de prover o trânsito seguro como direito coletivo, visando a preservação da vida humana, reúne um conjunto integrado de dispositivos que o transforma em uma das legislações de trânsito mais completas do mundo.

No tocante à fiscalização incidente sobre a condução de veículos automotores sob a influência de psicoativos causadores de dependência, o CTB configurou-se como marco, instituindo um conjunto claro e definido de regramentos sobre esse tipo de conduta, delimitando regras de fiscalização calcadas em parâmetros técnicos de verificação; aplicação de sanções administrativas; e ainda, com a criação de tipos penais próprios e suas respectivas sanções, a individualização e ligação de certas condutas com esta seara jurídica.

As evoluções das relações sociais refletidas no mundo prático acabaram por moldar um panorama alarmante no cenário nacional: o crescimento do número de acidentes de trânsito com resultado morte ou com debilidades permanentes, principalmente com a presença de substâncias psicoativas, exigem um esforço no sentido de redução destas dinâmicas e atingimento dos objetivos do CTB. Partindo disso, e motivado pela reação de diversos organismos ligados à questão, aliados a um grande clamor social, amplificado em grande medida pela mídia quando da exposição de casos notórios em âmbito nacional, uma gama de atualizações legislativas foi inserida no CTB, até chegarmos à modificação imposta pela Lei nº 13.281/2016, que inseriu o art. 165-A, analisado neste trabalho.

A problemática vislumbrada no artigo e sua aplicação aos casos concretos repousa no fato de que as punições previstas quando da recusa do fiscalizado em submeter-se às formas legalmente impostas de detecção de possível consumo de psicoativos, feriria princípios e direitos fundamentais insculpidos em nossa Constituição, mais precisamente, o direito a não autoincriminação e a presunção de inocência, entre outros.

Nesse contexto, este trabalho tem como escopo analisar o art. 165-A do CTB, em seus matizes técnico-administrativos e jurídicos, interpretando-o dentro da Teoria Tridimensional do Direito cunhada pelo jurista brasileiro Miguel Reale, expondo argumentos em defesa de sua constitucionalidade e, em última análise, identificando algumas vulnerabilidades da aplicação prática dos dispositivos de controle do consumo de psicoativos, propondo sugestões de aperfeiçoamento dos mesmos.

A hipótese levantada é a de que na aplicação do dispositivo aos casos concretos, o art. 165-A do CTB se amolda perfeitamente aos valores constitucionais, e as consequentes punições previstas pela norma – calcadas na recusa em submeter-se aos exames comprobatórios –, não ferem os direitos individuais do fiscalizado, permitindo florescer os interesses coletivos representados pelo direito ao trânsito seguro.

O objetivo geral da pesquisa é propor uma análise de validade do art. 165-A, que demonstre a eficácia e o atingimento conseguido através da norma, dos objetivos esperados pelo ordenamento jurídico constitucional, além de propor uma abordagem tridimensional do instituto em análise. Como objetivos específicos, busca-se demonstrar dentro da norma estudada, vulnerabilidades quando de sua aplicação aos mais diversos cenários práticos, propiciando a sugestão de melhorias ao texto normativo e sua aplicação.

A relevância deste tema é indiscutível, pois abrange uma lei federal, aplicada em toda a extensão territorial do país e que tem no dispositivo analisado neste trabalho uma fonte de inquietação jurídica intensa. Partindo desse prisma, este trabalho se apresenta relevante nos

campos teórico e prático, por que através do olhar diverso lançado sobre o tema, foi possível trazer à tona uma série de conceitos e valores importantes para a compreensão de uma nova ótica, que objetivam promover uma reflexão e possível mudança comportamental nas relações desenvolvidas no ambiente trânsito.

A metodologia consistiu na revisão da legislação pátria e literatura nacional sobre o direito de trânsito e outras áreas, levantamento e exame de decisões do Superior Tribunal de Justiça – STJ, e de outros organismos colegiados, além de pesquisa de campo quantitativa com condutores em algumas cidades do país. Portanto, as fontes utilizadas são bibliográficas, documentais e de produção própria no tocante aos questionários realizados. A técnica utilizada foi a qualitativa, notadamente de interpretação de texto. A área geográfica da pesquisa é nacional, já que se trata de análise de lei federal fortemente debatida em todo o Brasil. O campo de conhecimento engloba os Direitos Constitucional, de Trânsito, Administrativo, Processual Penal, e ainda, Filosofia do Direito e Hermenêutica Jurídica.

O presente trabalho está organizado em seis capítulos. O segundo contextualiza a ação humana de consumir psicoativos ao longo de sua história e sua relação com a condução de veículos, exibindo os primeiros documentos normativos sobre trânsito no país. O terceiro capítulo continua a evolução histórica abordando somente o CTB e as atualizações ocorridas até a inclusão do art. 165-A em seu corpo.

Os capítulos quatro e cinco analisam os aspectos técnico-administrativos e jurídicos do art. 165-A, promovendo a abordagem tridimensional e a defesa de constitucionalidade do instituto, respectivamente. Por fim, o sexto capítulo enumera algumas vulnerabilidades práticas dos dispositivos de controle do consumo de psicoativos, conseqüentemente propondo uma série de sugestões de aperfeiçoamento.

2. UM POUCO DE HISTÓRIA

Ao iniciar esse estudo, é fundamental abordar a conduta humana de consumir substâncias psicoativas, genericamente denominadas como *drogas* (classificadas como **lícitas ou ilícitas**, a depender da cultura, ordenamentos jurídicos, entre outros) como fato histórico-cultural, alcançando na definição proposta por Émile Durkheim, o *status* de fato social, entendido como, “[...] maneiras de agir, pensar e de sentir, exteriores ao indivíduo, e que são dotadas de um poder de coerção em virtude do qual esses fatos se impõem a ele”¹.

Assim, infere-se do conceito proposto por Durkheim que um fato social é algo reproduzido por muitas pessoas, pois a comunidade, grupo ou sociedade na qual essas pessoas estão inseridas, através das interações sociais experimentadas no funcionamento de suas estruturas, influenciam estas – pessoas –, na reprodução de determinadas dinâmicas². Assim, podemos apontar o consumo de substâncias psicoativas como fato corriqueiro em nossa sociedade, e pesquisas no âmbito nacional confirmam esses dados.

Com esse breve panorama, podemos traçar uma sucinta linha histórico-evolutiva que trata, desde os tempos mais remotos, da ação humana de consumir as mais diversas substâncias psicoativas, a relação desse fato com outros acontecimentos históricos, como o desenvolvimento das mais diversas máquinas – incluindo-se aí, os veículos automotores – e a prática de manusear tais máquinas, sob a influência destas substâncias, que, provocando em incontáveis oportunidades, desfechos indesejados na vivência social, acabaram movimentando a atividade normativa estatal nos ordenamentos jurídicos ao redor do globo.

2.1 O CONSUMO DE PSICOATIVOS, O SURGIMENTO DOS AUTOMÓVEIS, E SUAS CONEXÕES

A história não consegue definir com clareza um marco temporal para o consumo de substâncias psicoativas pelo homem. Em matéria sobre a história do consumo de álcool ao longo dos tempos, exibida na revista National Geographic, o mestre cervejeiro e pesquisador Martin Zarnkow afirma que “o álcool é uma das substâncias mais produzidas e apreciadas a nível universal e que remonta à pré-história, porque os seres humanos bebiam álcool muito

¹ DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. Tradução: Paulo Neves; Revisão da tradução: Eduardo Brandão. – 3ª ed. – São Paulo: Martins Fontes, 2007. – (Coleção tópicos). p. 3.

² WIKIPÉDIA. **Fato Social**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fato_social>. Acesso em: 20 jul. 2019. on-line.

antes de inventarem a escrita”³. Ainda sobre o fator histórico que recai sobre o consumo de drogas pelo homem, Escohotado, citado por Medeiros e Tófoli, afirma que tal “é um fenômeno antigo e persistente”⁴ e em relação a abrangência desse fato, conclui que “com exceção de populações habitantes de zonas árticas, completamente desprovidas de vegetação, não há um só grupo humano que não tenha se relacionado com substâncias psicoativas”⁵. Essas falas demonstram a naturalidade que essa prática sempre possuiu na vivência humana, nos mais diversos períodos históricos.

Em relação ao surgimento dos automóveis, a pesquisadora Natasha Romanzoti, apresenta um panorama histórico interessante sobre a evolução dessa criação, afirmando que em meados de 1500, Leonardo da Vinci esboçara um projeto de carro mecanizado sem propulsão animal (cavalos), porém, o projeto não fora construído ao longo de sua vida. Em torno de 1680, o físico holandês Christiaan Huygens, pensara, também sem implementar, o que seria o primeiro motor a combustão interna alimentado por pólvora⁶.

Na sequência do tempo, por volta de 1769, o engenheiro e inventor francês Nicolas-Joseph Cugnot, criou o que talvez tenha sido o primeiro veículo com propulsão própria da história da humanidade, que possuía motor a vapor movendo-se à velocidade de 4 km/h, e que servia como veículo de transporte de cargas pesadas do exército francês (vide figura 1). Existe a informação de que em 1771, este veículo ao bater em uma parede de tijolos, protagonizou o primeiro acidente automobilístico da história⁷.

³ GEOGRAPHIC, National. **A história do consumo do álcool ao longo dos tempos**. Disponível em: <<https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/grandes-reportagens/1180-a-historia-do-consumo-do-alcool-ao-longo-dos-tempos>>. Acesso em: 20 jul. 2019. on-line.

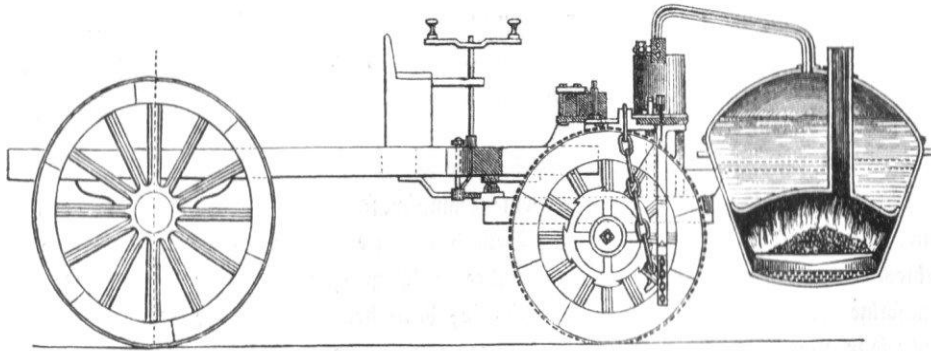
⁴ MEDEIROS, Débora; TÓFOLI, Luís Fernando. Mitos e evidências na construção das políticas sobre drogas. **Boletim de Análise Político-Institucional / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. – n.18, Brasília, 2018. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8846/1/Bapi_18.pdf#page=55>. Acesso em: 19 jul. 2019. p. 53.

⁵ *Idem*.

⁶ ROMANZOTI, Natasha. **Quem inventou o carro? (2013)**. Disponível em: <<https://hypescience.com/quem-inventou-o-carro/>>. Acesso em: 20 jul. 2019. on-line.

⁷ WIKIPÉDIA. **Joseph Cugnot**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Joseph_Cugnot>. Acesso em: 20 jul. 2019. on-line.

Figura 1 - Veículo a vapor de Cugnot. França/1769



Fonte: Wikipédia (2019).

Em torno de 1826, o também engenheiro e inventor inglês, Samuel Brown alterou um motor a vapor, fazendo com que a combustão ocorresse com gasolina, porém o projeto não foi adotado de forma abrangente. O escocês Robert Anderson, entre 1832 e 1839, inventou o primeiro carro elétrico que usava bateria recarregável alimentada por um motor elétrico, que por conta de suas deficiências foi abandonado em detrimento dos motores movidos à gasolina⁸.

Em paralelo, ocorreram diversas descobertas e invenções em termos de motores e veículos até que em meados de 1886, o engenheiro mecânico alemão Karl Benz patenteou o modelo que revolucionou o mundo dos automóveis, sendo o primeiro automóvel de concepção considerada moderna, o Benz Motor Car nº 1 (vide figura 2)⁹.

Figura 2 - Benz Motor Car N°1



Fonte: hypescience.com (2013).

Sem adentrar muito nessa fase, no Brasil, conforme se extrai do portal TRÂNSITOBR, a história do automóvel indica que seu início se deu com a chegada em 1891,

⁸ ROMANZOTI, Natasha. *Op. cit.*, on-line.

⁹ *Idem.*

de um veículo francês (Peugeot) importado por Alberto Santos Dumont que mais tarde se tornaria o vultoso brasileiro pai da aviação¹⁰.

Analisando todos esses contextos – consumo de substâncias psicoativas e evolução dos veículos – sob um viés mais abrangente, percebe-se que as dinâmicas provocadas pelo regime econômico capitalista que se expandia de forma vigorosa à época, foram decisivas para a formação de um cenário inusitado: um processo de urbanização intenso em curso, um momento de constante expansão e diversificação econômica com efervescência industrial em todos os âmbitos (inclua-se nessa somatória, a indústria de máquinas, enfocando em nossa temática os veículos, e a produção, distribuição e o consumo de bebidas alcoólicas e outros psicoativos, tanto no mercado formal quanto no clandestino), que possibilitaram um panorama que, primeiro, ensejava a implementação de uma infraestrutura física nos centros urbanos que se consolidavam no sentido de dar vazão à expansão do capitalismo; e, como consequência natural desse quadro, o “novo” ambiente físico e porque não dizer, de interação social – trânsito – que se consolidava, começava a dar sinais de que também seria palco de uma gama de distúrbios, que classificaremos aqui genericamente como acidentes ou sinistros.

Ao pesquisar pelos primeiros eventos do tipo, que tivessem como motivação o uso de substância psicoativa, não foram encontrados resultados satisfatórios. Talvez, muito pouco, ou quase nada sobre esse tipo de informação tenha sido levantada à época, possivelmente por conta do período remoto de manifestação desses eventos, onde não se contava com dispositivos e demais técnicas de aferição do consumo de tais substâncias; ou ainda, por puro e simples desinteresse social quanto ao estudo e mapeamento dessas ocorrências; como dito antes, o universo trânsito ainda engatinhava e uma atenção mais evidente sobre o mesmo, tanto social, quanto estatal ainda era bastante discreta. Assim, faremos um breve e genérico relato de alguns sinistros registrados historicamente, sem necessariamente, relacionarmos com o consumo de psicoativos.

A repórter Daiana Geremias em matéria para o portal MEGACURIOSO, reporta que os registros históricos indicam que o primeiro acidente de trânsito com vítima fatal ocorreu na Irlanda em 31 de agosto de 1869, antes até do lançamento do automóvel dito “moderno” por Karl Benz em 1886. No condado de Orfaly, a vítima, Mary Ward e seu marido, após receberem carona de seus primos, eram transportados no veículo a “incríveis” 6 km/h, quando

¹⁰ TRÂNSITOBR. **Breve história do automóvel no Brasil.** [21-?]. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=141>. Acesso em: 22 jul. 2019. on-line.

em dado momento, Mary fora arremessada e depois atropelada pelo mesmo, fraturando o pescoço e morrendo antes da chegada de socorro médico¹¹.

Em nossa história, as datas são um tanto quanto incertas, assim, por justiça, indicaremos o lapso temporal de meados do final do século XIX ao início do século XX (1897 a 1903 aproximadamente), como sendo o período onde aconteceram os primeiros sinistros automobilísticos da história do Brasil, todos no Rio de Janeiro, capital da República à época. Segundo relato contido no portal TRÂNSITOBR, no primeiro evento, que possui uma particularidade bastante curiosa, o poeta Olavo Bilac, que conduzia como aprendiz o veículo – Serpollet, de origem francesa – de propriedade do também conhecido, jornalista e abolicionista José do Patrocínio, tendo o último como carona, chocou-se a 3 (três) km/h em uma árvore, possivelmente na estrada da Tijuca, sendo a árvore a única vítima e o veículo ficando totalmente irrecuperável¹².

Com o passar dos anos, especialmente na década de 10, os veículos que eram escassos no país, foram se tornando cada vez mais frequentes nas vias dos grandes centros da época¹³, e, segundo Franz e Seberino somado a uma “[...] malha viária ampliada de forma desordenada e sem planejamento”¹⁴, observou-se a necessidade de uma construção normativa que atendesse às peculiaridades evidenciavam-se no contexto pátrio.

2.2 HISTÓRICO DAS PRINCIPAIS NORMAS SOBRE TRÂNSITO NO BRASIL (ATÉ A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 737/89)

A respeito das construções normativas envolvendo a questão trânsito em seus mais diversos aspectos, partimos em 1910 – mais de uma década da chegada do primeiro automóvel ao país – com o Decreto nº 8.324 de 27 de outubro, que regulamentava o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Já se demonstravam preocupações de cunho técnico sobre os veículos, a forma de conduzi-los, e havia de forma expressa a figura de algumas penalidades. Cabe ressaltar algumas disposições da referida norma:

Art. 18. Nenhum automovel poderá ser posto em serviço sem prévio exame do engenheiro fiscal, que deverá proceder às experiencias que julgar convenientes, afim de verificar que não apresenta nenhuma causa de perigo, sendo empregado no

¹¹ GEREMIAS, Daiana. **O primeiro acidente fatal de automóvel na história ocorreu a 6 km/h (2018)**. Disponível em: <<https://www.megacurioso.com.br/carros/40174-o-primeiro-acidente-fatal-de-automovel-na-historia-ocorreu-a-6-km-h.htm>>. Acesso em: 22 jul. 2019. on-line.

¹² TRÂNSITOBR. *Op. cit.*, on-line.

¹³ *Idem*.

¹⁴ FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Pós-graduação *Latu Sensu*, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville. p. 16.

tráfego da estrada. A infração deste artigo sujeita o concessionário à penalidade estatuida pelo art. 33.

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possivel nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstaculos, não se possa extender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

Art. 22. A velocidade commercial minima para o transporte de mercadorias será de 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automoveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

Art. 23. A aproximação dos automoveis deverá ser annunciada á distancia por uma buzina ou trompa.¹⁵

Em 1922, foi publicado o Decreto nº 4.460, que autorizou a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construíssem e conservassem estradas de rodagem nos respectivos territórios, ditando normas sobre as estruturas físicas das vias, sobre as quais se destacam:

Art. 2º E' condição essencial, para a concessão, que as estradas projectadas se destinem ao uso publico, ficando a ampla liberdade do tráfego apenas sujeita a medidas de policia, decorrentes das leis e regulamentos que forem expedidos pelas autoridades competentes e a restricções passageiras que a execução de reparos porventura determine.

§ 2º As estradas deverão ser franqueadas a quaesquer vehiculos, automoveis ou não, com excepção dos chamados carros do bois de eixo movel, que por ellas não poderão transitar. Ao Poder Executivo compete fixar, no regulamento que baixar para observancia das condições impostas pela presente lei, o minimo admissivel para a largura do aro e para o comprimento do raio das rodas.¹⁶

Com a gestão do presidente Washington Luiz tem inicio um forte movimento de ampliação de infraestrutura rodoviária com a construção de estradas pelo país, e nesse período foi publicado o Decreto nº 5.141 de 1927 que regulamentou o fundo especial de criação e conservação das estradas federais¹⁷.

¹⁵ BRASIL. **Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910.** Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automoveis. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/norma/589103/publicacao/15797385>>. Acesso em: 22 jul. 2019. on-line.

¹⁶ BRASIL. **Decreto nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922.** Autoriza a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construirem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territorios. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em: 22 jul. 2019. on-line.

¹⁷ BRASIL. **Decreto nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927.** Crêa o "Fundo Especial para Construcção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocycletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em: 22 jul. 2019. on-line.

No ano seguinte, em julho, foi aprovado um importante instrumento, o Decreto nº 18.323 que regulamentava a circulação internacional de automóveis no território nacional e ainda, a sinalização, e segurança de tráfego através da criação da polícia das estradas de rodagem, atual Polícia Rodoviária Federal – PRF, assumindo no plano interno, disposições internacionais sobre trânsito. Este decreto possui, inserida na seção de multas, possivelmente, a primeira menção ao termo embriaguez. Segue o excerto:

Das multas e sua aplicação

Art. 87. Para os casos abaixo enumerados ficam estabelecidas as seguintes penas:

[...]

c) aos que forem encontrados em estado de embriaguez na direção de veículos de qualquer natureza, será imposta multa de 100\$000 (cem mil réis), independentemente do processo a que fiquem sujeitos;¹⁸

Durante a era Vargas, foi promulgado o primeiro código de trânsito do país, através do Decreto-Lei nº 2.994 de janeiro de 1941 que fazia em alguns trechos, menções ao estado de embriaguez e ao uso de entorpecentes. Em referência a embriaguez, a condução neste estado figurava como infração com sua respectiva multa, e ainda, quando alçada ao estado de vício, a embriaguez ou o uso de entorpecentes eram causas de apreensão da carteira de motorista. Seguem os respectivos trechos:

CAPÍTULO XII
DAS INFRAÇÕES

B - infrações do condutor de veículos

Art. 127. São infrações do condutor de veículos:

[...]

55. dirigir em estado de embriaguez, multa de 200\$0¹⁹;

CAPÍTULO XIII
DA APREENSÃO DE CARTEIRAS

Art. 130. A apreensão de carteiras, nos termos deste Código, far-se-á nos seguintes casos:

[...]

5, quando o condutor tiver vício de embriaguez ou entorpecentes.²⁰

¹⁸ BRASIL. **Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928.** Approva o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 22 set. 2019. on-line.

¹⁹ Duzentos mil réis.

²⁰ BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941.** Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 20 set. 2019. on-line.

Ainda no mesmo ano em setembro, o Decreto-Lei nº 3.651 revogou, dando nova redação ao recente e anterior código de trânsito, criando a figura do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, subordinado à União, e das Controladorias Regionais de Trânsito – CRT, situadas nos estados. Já neste código, ocorreram algumas alterações no tocante à temática “embriaguês”, grafada desta forma. Seguem os trechos neste diploma:

Art. 129. A. apreensão do documento de habilitação far-se-á nos seguintes casos:

II, pelo prazo de um a doze meses:

[...]

e) por dirigir em estado de embriaguês, devidamente comprovado;

Art. 130. **A cassação do documento de habilitação dar-se-á quando a autoridade verificar que o condutor se tornou alcoolatra ou toxicomano;** ou deixou de preencher as condições exigidas para a direção de veículos.²¹ (Grifo nosso)

Já na vigência do regime militar, mais precisamente no ano de 1966, governo do presidente Humberto de Alencar Castello Branco, foi promulgada a Lei nº 5.108 que instituiu o segundo Código Nacional de Trânsito – CNT, que possuía em alguns pontos, estrutura semelhante a do atual código. Foram mantidas disposições a respeito da proibição da condução de veículos em estado de embriaguez e demais aspectos relacionados, os respectivos trechos diziam o seguinte:

Art. 71. Não poderá ser habilitado para a condução de veículos automotores quem não estiver judicialmente reabilitado, havendo sido condenado: (Redação dada pela Lei nº 6.731, de 1979)

[...]

II - por crime tipificado na lei antitóxicos ou por qualquer crime cometido em estado de embriaguez voluntária ou culposa, produzida pelo álcool ou substância de efeitos análogos. (Incluído pela Lei nº 6.731, de 1979)

Art. 89. É proibido a todo o condutor de veículos: (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 912, de 1969)

[...]

III - Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

Art 97. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

[...]

b) quando a autoridade comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de tóxico, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

Art 107. As infrações punidas com multas classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

[...]

²¹ BRASIL. **Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941**. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del3651.htm>. Acesso em: 20 set. 2019.

I - As infrações do Grupo "1" serão punidas com multas de valor entre cinquenta por cento e cem por cento do salário-mínimo vigente na região.²²

Importante mencionar o fato de que dois anos depois da promulgação do código de 1966, foi editado o Decreto de nº 62.127, que servia como regulamento deste. Em relação às disposições constantes deste decreto, no tocante a apreensão da carteira do motorista flagrado conduzindo em estado de embriaguez mencionadas no parágrafo anterior (Art. 89, III), salienta-se o acréscimo sutil da expressão “devidamente comprovada” (Art. 199, II)²³, sem, contudo, estabelecer objetivamente um índice de aferição de alcoolemia necessário a essa comprovação.

Surgiu então a necessidade de regulamentar essa comprovação, o que foi feito através de instrumentos normativos auxiliares, as resoluções do Contran, que nas palavras de Alessandro Oliveira, são “atos normativos que regulam os dispositivos técnicos do CTB”²⁴, de modo a orientar procedimentalmente a eficaz aplicação da legislação de trânsito. Assim enumeramos as Resoluções de nº 476/1974 e 737/1989, que fixaram as ações e os meios necessários para a comprovação do estado de embriaguez nos condutores.

Tomaremos como base a Res. Contran nº 737/89 por ter sido a última a vigor nessa fase “pré CTB”, tendo inclusive seus efeitos válidos para além da promulgação do referido código, sendo revogada somente em 1998 com a publicação da Res. Contran nº 52, que será exibida no próximo capítulo. Assim, como forma de detecção rápida do consumo de substância alcoólica, convencionou-se utilizar o teste através do aparelho de ar alveolar, etilômetro, popularmente conhecido como bafômetro, além de outras formas de detecção, assim descritas em alguns trechos da resolução:

Art. 1º As autoridades de trânsito ou os seus agentes, quando em campanha educativa para a segurança do trânsito, ou em outras quaisquer atividades rotineiras de fiscalização de trânsito, que visem ao cumprimento da legislação respectiva, coibir abusos ou evitar acidentes, **poderão submeter os condutores de veículos automotores ao teste do aparelho de ar alveolar (bafômetro) ou a outros quaisquer meios técnico-científicos, particularmente a exame médico, que possam comprovar o teor alcóolico no sangue ou no ar expelido pelos pulmões.**

²² BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966.** Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 23 set. 2019. on-line.

²³ BRASIL. **Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968.** Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D62127.htm>. Acesso em: 25 set. 2019. on-line.

²⁴ OLIVEIRA, Alessandro Bomfim de. **A inconstitucionalidade atribuída a recusa tipificada no art. 165-A do CTB, no que tange a embriaguez ao volante.** 2017. 86 f. Monografia Graduação (Bacharel em Direito) – Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2017. Disponível em: <<http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/Juridica/article/view/6678/6364>>. Acesso em: 27 ago. 2019. p. 41.

Parágrafo único. Quando houver acidentes de trânsito com vítimas, a autoridade policial deve, obrigatoriamente, submeter os motoristas envolvidos à dosagem de embriaguez alcóolica.

Art. 2º Fica estabelecido que a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões, comprovam que o condutor de veículo se acha sob a influência do estado de embriaguez alcóolica.

Parágrafo único. O teste com o aparelho sensor de ar alveolar (bafômetro) o exame clínico, com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador ou outros quaisquer meios técnico-científicos que possam certificar o teor alcóolico constituirão provas para todo e qualquer efeito.

Art. 3º Ao condutor que for encontrado dirigindo em estado de embriaguez alcóolica comprovada, aplicar-se-á multa do grupo I prevista no Código Nacional de Trânsito, apreendendo-se-lhe a Carteira Nacional de Habilitação e o veículo.

§ 1º A apreensão da Carteira se dará contra recibo, por decisão fundamentada da autoridade de trânsito.

§ 2º O veículo será liberado logo após cumprimento das exigências legais.

§ 3º Face a apreensão, o direito de dirigir será suspenso pelo prazo de um a doze meses.²⁵ (Grifo nosso)

²⁵ BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 737, de 10 de dezembro de 1989**: Disciplina as ações e os meios para a comprovação de embriaguez de condutor de veículo. Disponível em: <https://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/res_ant_1998.zip>. Acesso em: 18 set. 2019. on-line.

3. A LEI Nº 9.503/1997, O ATUAL CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB, E A FISCALIZAÇÃO DA DIREÇÃO DE VEÍCULOS SOB A INFLUÊNCIA DO CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS.

Seguindo a linha temporal adotada, e em uma abordagem sucinta – sem envolver os inúmeros pormenores do diploma que será exposto a partir de agora –, já em um ambiente normativo guiado pelos valores expressos na Carta Constitucional de 1988, foi promulgada a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, instituindo o CTB, que entrou em vigor em janeiro de 1998 e se mantém até a atualidade.

O referido código está organizado ao longo de 20 capítulos abordando diversos temas, e, por conta da variedade de temas contemplados por este diploma, e apesar das diversas críticas, é considerado, desde o seu início, ao menos formalmente, como uma das legislações, em termos de trânsito, mais avançadas do mundo. Em matéria do periódico Portal do Trânsito, o especialista em trânsito Julyver Modesto pontua de forma precisa algumas inovações trazidas pelo código e sua posição temporal:

Em relação ao código de trânsito anterior, de 1966, o atual trouxe, entre outras mudanças, o município para dentro do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), ampliou o número de infrações, incluiu um capítulo específico sobre crimes de trânsito, pretendeu determinar a educação para o trânsito em todos os níveis de ensino e a inspeção de segurança veicular obrigatória anualmente. Infelizmente nem tudo está funcionando perfeitamente passados todos estes anos.²⁶

De acordo com o Prof. Aldemir Berwig, dentro do sistema normativo de trânsito brasileiro, o CTB apresenta-se hierarquicamente posicionado abaixo da Constituição da República; e das Convenções Internacionais sobre Trânsito Viário²⁷, onde se destacam a Convenção de Viena e em âmbito latino-americano, a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito para o MERCOSUL – RBUT. Ainda segundo Berwig, em posição inferior ao CTB, encontram-se as resoluções, pareceres, e decisões do Contran, Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetrans e Conselho de Trânsito do Distrito Federal – Contrandife.²⁸

²⁶ Portal do Trânsito: **Código de Trânsito Brasileiro completa 21 anos com novidades para pedestres e ciclistas**. Disponível em: <<https://portaldotransito.com.br/noticias/codigo-de-transito-brasileiro-completa-21-anos-com-novidades-para-pedestres-e-ciclistas/>>. Acesso em: 30 ago. 2019. on-line.

²⁷ BERWIG, Aldemir. **Direito do trânsito** – Ijuí: Ed. Unijuí, 2013. – 102 p. – (Coleção educação a distância. Série livro-texto). p. 53.

²⁸ *Idem*. p. 52.

Por ter como base a Constituição da República e respeitar os fundamentos previstos no art. 1º, II, III, deste diploma, quais sejam: “cidadania e dignidade da pessoa humana”²⁹ dentre outras premissas, o CTB em seu primeiro artigo ao conceituar o instituto do trânsito, crava como diretrizes fundamentais, o seu desempenho em condições seguras como direito universal (sentido estrito), de forma a defender a vida, através das seguintes disposições:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

[...]

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.³⁰ (Grifo nosso)

Em vista de um cenário prático como o descrito pelo Prof. Marcellus Polastri Lima citado por Douglas Salém, onde “[...] a modernização das vias, o grande crescimento dos centros urbanos, o avanço assustador da violência no trânsito, exigiam a consequente adequação das normas relativas a trânsito”³¹, aliado a usual justificativa enumerada pelo pesquisador Douglas Salém incidente na “ineficiência da legislação vigente em solucionar os problemas e se adequar aos novos cenários atrelados ao fenômeno trânsito”³² – isso em relação ao código de 1966 –, acabaram resultando ainda segundo o mesmo, em um código de trânsito “rígido e severo”³³, sobretudo, no tocante à fiscalização da condução de veículos sob a influência de substâncias psicoativas, que terão sua evolução exposta no item seguinte.

²⁹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 26 ago. 2019. on-line.

³⁰ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm> Acesso em: 26 ago. 2019. on-line.

³¹ SALÉM, Douglas. **O Tratamento do Binômio Álcool/Direção a Partir da Lei Nº 11.705/2008 (Lei Seca)**: As Mudanças e As Consequências Jurídicas nas Esferas Administrativa e Penal. 2009. 135 p. Monografia Graduação (Bacharel em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/175603>>. Acesso em: 9 set. 2019. p. 15-16.

³² *Idem*. p. 15.

³³ *Idem*. p. 16.

3.1 OS DISPOSITIVOS NORMATIVOS SOBRE A FISCALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS SOB A INFLUÊNCIA DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS E SUAS EVOLUÇÕES

A partir desse cenário caótico vivenciado em nosso trânsito, e do contexto de uma legislação bastante diversificada e rígida no tocante às sanções, nota-se que um destaque especial foi dado aos dispositivos atinentes à fiscalização do consumo de substâncias psicoativas pelos condutores de veículos, independente do capítulo em que os mesmos apareçam ao longo do CTB. Percebe-se esse fenômeno tanto pelo peso atribuído às punições administrativo/penais de tais dispositivos, quanto pelo alcance despertado na sociedade por conta das complexas relações proporcionadas pelos mesmos em suas interações com os casos concretos.

Assim, o CTB foi promulgado, à época, com disposições sobre essa temática constantes nos artigos: 165 (Capítulo XV – Das Infrações); 269 inc. IX, 276 *caput* e parágrafo único, 277 *caput* e parágrafo único (Capítulo XVII – Das Medidas Administrativas); e 291 parágrafo único (Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito/Seção I – Disposições Gerais), 306, 310 (Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito/Seção II – Dos Crimes em Espécie). Além destes artigos, também complementam o tema, as resoluções correlatas editadas pelo Contran.

Ocuparemos-nos somente em analisar os dispositivos com conteúdo administrativo. Seguem os textos dos artigos destacados no parágrafo anterior em sua redação original:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.³⁴

A partir dessa leitura, percebe-se a classificação e a inclusão, em um primeiro momento, a nível de infração administrativa, da conduta de dirigir veículo sob o efeito do consumo de álcool – desde que em quantidade maior que 6 dg/l (seis decigramas por litro) de sangue –, ou qualquer outra substância passível de entorpecimento temporário ou, ainda que provocasse dependência física/psíquica.

Surgem também de forma pioneira, e em capítulo próprio, as disposições sobre as medidas administrativas que na lição de João Baptista da Silva citado por Salém são “restrições momentâneas, ou providências necessárias, em face de certos eventos, até a regularização ou o devido esclarecimento de uma situação irregular”³⁵, prevendo nos termos do inciso IX do art. 269, a realização de exame de alcoolemia e pesquisa por outros tipos de substâncias entorpecentes.

Seguindo, o art. 276 reforça a disposição contida no art. 165, a respeito da dosagem de referência para o enquadramento naquela infração, ressaltando a regulamentação auxiliar do Contran para a referida matéria. O art. 277 enumera as hipóteses de cabimento da realização da medida administrativa prevista no Inc. IX do art. 269 supramencionado.

Importante frisar que, a indicação expressa do valor de referência para a medição do teor de álcool no sangue constante dos artigos 165 e 276, ensejou a adoção de regulamentações adicionais, através da Res. Contran nº 52/98 que dispunha regras sobre o uso de medidores de alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes em consonância com os artigos 165, 276 e 277 do CTB, e seguintes, revogando então, a Res. Contran nº 737/89 comentada anteriormente. O texto da então, nova resolução, em seus cinco primeiros artigos assim dizia:

Art. 1º Em relação ao valor de referência de álcool no sangue de seis decigramas por litro, estabelecido no *caput* do art. 276 do Código de Trânsito Brasileiro, no processo de conversão das medidas do ar alveolar que determina a equivalência para os testes de alcoolemia, será aceito o erro máximo permitido de 15% (quinze por cento) na leitura do etilômetro (bafômetro), verificados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação - INMETRO.

Art. 2º Enquanto não forem determinados valores de referência, fica estabelecido que o fator de conversão da concentração determinada no ar alveolar para o sangue será de 2.100 (dois mil e cem).

³⁴ BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Op. cit.*, on-line.

³⁵ SALÉM, Douglas. *Op. Cit.*, p. 28.

Parágrafo único. Os aparelhos atualmente em uso em todo o território nacional terão 360 (trezentos e sessenta) dias, a contar da data desta publicação, para verificação junto ao INMETRO.

Art. 3º Os etilômetros (bafômetros) que tiverem sido verificados pelo INMETRO estarão, para todos os efeitos legais, homologados pelo CONTRAN.

Art. 4º Os exames de alcoolemia referidos no *caput* do artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro, devem ser realizados com o uso de etilômetros (bafômetros), anteriormente definidos, ou por determinação dos níveis de etanol no sangue.

§ 1º As substâncias entorpecentes deverão ser analisadas de acordo com as suas características técnicas-científicas.

§ 2º Estas análises deverão ser realizadas em laboratórios oficiais, ou por instituições públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

Art. 5º Ao condutor que for encontrado dirigindo com índice de alcoolemia em nível superior ao estabelecido no art. 165, aplicar-se-á as penalidades administrativas nele previstas, independentemente das responsabilidades criminais cabíveis.³⁶

A partir da leitura da resolução percebe-se não só a diminuição do valor limite considerado como de segurança para o consumo de álcool: de até 8 dg/l (oito decigramas) de álcool por litro de sangue, descritos na resolução anterior, para até 6 dg/l (seis decigramas) na atual, em conformidade com o disposto no art. 276 do CTB que vigia à época, como também, surgia a figura da margem de erro admissível quando da leitura dos dados obtidos através do etilômetro, que teriam o período de até 360 dias a partir da publicação da resolução, para serem certificados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO, e, por consequência, homologados pelo Contran.

Ainda no ano de 1998, o Contran editou nova resolução sobre a matéria, a Res. nº 81/1998, que dispunha sobre o uso dos etilômetros, a pesquisa das demais substâncias entorpecentes e demais procedimentos a serem observados pelas autoridades de trânsito e seus agentes fiscalizadores. Segue o texto da referida resolução:

Art.1º A comprovação de que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor, sob suspeita de haver excedido os limites de seis decigramas de álcool por litro de sangue, ou de haver usado substância entorpecente, será confirmado com os seguintes procedimentos:

I - teste em aparelho de ar alveolar (bafômetro) com a concentração igual ou superior a 0,3 mg por litro de ar expelido dos pulmões;

II - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;

III- exames realizados por laboratórios especializados indicados pelo órgão de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso da substância

³⁶ BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 52, de 21 de maio de 1998**: disciplina o uso de medidores de alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano de acordo com os artigos 165, 276 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 18 set. 2019. on-line.

entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos, de acordo com as características técnicas científicas.

Art.2º É obrigatória a realização do exame de alcoolemia para as vítimas fatais de trânsito.

Art.3º Ao condutor que conduzir veículo automotor, na via pública, sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, serão aplicadas as penas previstas no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB para os crimes em espécie, isto é, detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art.4º Ao condutor de veículo automotor que infringir o disciplinado no artigo anterior, serão aplicadas as penalidades administrativas estabelecidas no artigo 165, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, ou seja, multa (cinco vezes o valor correspondente a 180 UFIR) e suspensão do direito de dirigir.

Art.5º Os aparelhos sensores de ar alveolar serão aferidos por entidades indicadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, que efetuará o seu registro, submetendo posteriormente à homologação do CONTRAN.

Art.6º Os aparelhos sensores de ar alveolar em uso em todo território nacional terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para aferição e registro no órgão máximo executivo de trânsito da União.³⁷ (Grifo nosso)

A Res. Contran nº 81 listou em rol, as formas de aferição do consumo de álcool e outras substâncias entorpecentes, incluindo pela primeira vez a figura dos exames realizados diretamente por profissional do órgão de Polícia Judiciária, ou por laboratórios indicados por este, e pelos órgãos de trânsito competentes. Frise-se também a disposição sobre a obrigatoriedade do exame de alcoolemia em vítimas fatais oriundas de acidentes de trânsito.

3.1.1 A Lei nº 11.275/2006 e as primeiras modificações nos dispositivos sobre alcoolemia no CTB

Em fevereiro de 2006 entrou em vigor a Lei nº 11.275, que alterou o disposto nos artigos 165, *caput*; 277, incluindo os §§ 1º e 2º, todos do CTB. Eis as alterações promovidas à época:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de

³⁷ BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 81, de 19 de novembro de 1998**: disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 18 set. 2019. on-line.

álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.³⁸ (Grifo nosso)

Frisa-se ao comentar as alterações propostas por essa lei, a remoção do valor mínimo de segurança para o consumo de álcool para a inclusão na infração administrativa, que segundo ensina Adriano Aranão, tratava-se de uma nova redação “corrigindo a imperfeição da redação original do art. 165”³⁹, ainda que o disposto no art. 276 continuasse em vigor em sua redação original, o que causou interpretações discordantes. Contudo, vislumbra-se que o problema maior estivesse calcado na obrigatoriedade de confirmação do percentual acima do disposto pelo *caput* do art. 165, porém, obtida somente através de teste que o condutor não era obrigado a realizar.

Além disso, a nova lei permitiu corrigir interessante desproporção, resultante da escrita original do referido artigo, exposta brilhantemente por Damásio de Jesus citado por Salém, através do excerto:

um motorista, com 6,1 decigramas de álcool por litro de sangue, dirigindo seu veículo regularmente, respondia pela infração administrativa, mas não pelo crime; em outra ocasião, embora apresentando cinco decigramas, porém conduzindo-o anormalmente, cometia o delito, porém não a infração administrativa do art. 165.⁴⁰

Com as demais alterações, o art. 277 teve o *caput* alterado de forma a suprimir a remissão ao artigo anterior, acompanhando o texto disposto no novo art. 165, o antigo parágrafo único, manteve o texto original, mudando sua nomenclatura organizacional por conta da inclusão do parágrafo segundo, que propôs pioneiramente, solução ao caminho escolhido pelo condutor quando se recusava a se submeter aos testes e demais formas de detecção previstas no *caput*. Assim, a partir da recusa do condutor, poderia o agente

³⁸ BRASIL. **Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006**. Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11275.htm#art1> Acesso em 18 set. 2019. on-line.

³⁹ ARANÃO, Adriano. A prova da embriaguez ao volante em face da Lei nº 11.275/2006. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1267, 20 dez. 2006. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9301>. Acesso em: 30 set. 2019. on-line.

⁴⁰ SALÉM, Douglas. *Op. cit.*, p. 67.

fiscalizador socorrer-se nas demais modalidades de produção de provas admitidas em direito, produzidas com base nos sinais visíveis da alteração protagonizada por aquele.

Com isso, por força dessas alterações, foi editada pelo Contran nova resolução que dispunha sobre os requisitos necessários para a constatação do consumo de psicoativos, e os procedimentos que deveriam ser tomados pelos agentes fiscalizadores. A Res. Contran nº 206/2006 que revogava a anterior, nº 81/1998, continha em alguns artigos, o seguinte:

Art. 1º A confirmação de que o condutor se encontra dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, se dará por, pelo menos, um dos seguintes procedimentos:

I - teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue;

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;

III - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;

IV - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

Art. 2º. No caso de recusa do condutor à realização dos testes, dos exames e da perícia, previstos no artigo 1º, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção, pelo agente da autoridade de trânsito, de outras provas em direito admitidas acerca dos notórios sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer substância entorpecente apresentados pelo condutor, conforme Anexo desta Resolução.

§ 1º. Os sinais de que trata o caput deste artigo, que levaram o agente da Autoridade de Trânsito à constatação do estado do condutor e à caracterização da infração prevista no artigo 165 da Lei nº 9.503/97, deverão ser por ele descritos na ocorrência ou em termo específico que contenham as informações mínimas indicadas no Anexo desta Resolução.

§ 2º. O documento citado no parágrafo 1º deste artigo deverá ser preenchido e firmado pelo agente da Autoridade de Trânsito, que confirmará a recusa do condutor em se submeter aos exames previstos pelo artigo 277 da Lei nº 9.503/97.⁴¹ (Grifo nosso)

A resolução estabelece no Inc. I do art. 1º, o teste de alcoolemia como forma de detecção de consumo de psicoativo, que apesar da mudança de redação nos artigos 165 e 277, ainda exigia dosagem nos termos do art. 276 do CTB. Em caso de recusa, o agente, baseado nos sinais de consumo de psicoativo exibidos pelo condutor, poderia produzir prova, preenchendo de forma minuciosa um termo destinado a esse fim, constante em anexo ao final da resolução⁴². Outras disposições vindas de resoluções anteriores como a obrigatoriedade de

⁴¹ BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 206, de 20 de outubro de 2006**: dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 01 out. 2019. on-line.

⁴² Para fins didáticos, o anexo da Res. Contran nº 206/2006 está na parte pós textual desta produção.

constatação de consumo de psicoativo em vítimas fatais de acidentes de trânsito, a indicação do índice medido pelo etilômetro através do desconto da margem de erro admitida, e os requisitos técnicos observados quando do uso do etilômetro foram mantidas.

3.1.2 A Lei nº 11.705/2008⁴³ e a “tolerância zero” na fiscalização da alcoolemia pelo CTB

Em junho de 2008 mais uma alteração foi promovida no código, com a entrada em vigor da Lei nº 11.705, que no tocante à fiscalização do consumo de psicoativos, alterou o disposto nos artigos 165; 276; 277, §§ 2º e 3º; todos do CTB. Alterou ainda a Lei nº 9.294/1996 sobre a propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos e defensivos agrícolas, no sentido de inibir o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículos automotores⁴⁴. Seguem as alterações promovidas à época:

Art.165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.

Art. 277.

[...]

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.⁴⁵ (Grifo nosso)

⁴³ Cabe informar para fins didáticos que uma análise mais profunda sobre os diversos matizes desse diploma encontra-se na monografia de Douglas Salém, citada em alguns pontos da presente produção.

⁴⁴ BRASIL. Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996. Dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9294.htm> Acesso em: 01 out. 2019. on-line.

⁴⁵ BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art5> Acesso em: 01 out. 2019. on-line.

Analizando sucintamente as mudanças propostas pela lei, no art. 165, em seu *caput*, as mudanças de redação foram sutis, observando-se a substituição do termo *entorpecentes* por *psicoativa*. Nas penalidades ocorreu uma mudança substancial, com a fixação, independente do caso concreto, do período da suspensão do direito de dirigir em 12 (doze) meses, bastando o flagrante do condutor que cometia a infração disposta neste artigo para sofrer tal penalidade.

Popularmente esta lei ficou conhecida como “Lei Seca”, e esse fato se deveu a conexão feita entre o art. 165 e a nova disposição encartada no art. 276, que sepultava a antiga necessidade de comprovação do nível de 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, substituindo-a por *qualquer concentração de álcool* no sentido de incluir o condutor assim flagrado, nas disposições do art. 165. Porém, é necessário fazer um adendo a esta informação, pois, baseado no texto do parágrafo único, regulamentava-se em casos específicos, a adoção de margens de tolerância.

Assim, o Decreto nº 6.488 de 2008, determinou que o Contran definiria com base em proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde, resolução contendo tais margens de tolerância. E enquanto a mesma não fosse editada, as margens seriam as definidas pelo decreto, cujo texto segue:

Art. 1º Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool.

§ 1º As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde.

§ 2º Enquanto não editado o ato de que trata o § 1º, a margem de tolerância será de duas decigramas por litro de sangue para todos os casos.

§ 3º Na hipótese do § 2º, caso a aferição da quantidade de álcool no sangue seja feito por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de tolerância será de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o art. 306 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia é a seguinte:

I - exame de sangue: concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; ou

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro): concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.⁴⁶

Sobre o art. 277 convém salientar alguns aspectos trazidos pela “Lei Seca”, o *caput* e o § 1º restaram inalterados, e as modificações se deram com a divisão do antigo § 2º em dois

⁴⁶ BRASIL. **Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008**. Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm>. Acesso em: 01 out. 2019. on-line.

dispositivos, fazendo surgir um renovado § 2º e o pioneiro e porque não dizer, polêmico § 3º. O novo § 2º continha uma escrita mais enxuta em relação ao anterior, definindo a incidência de seu campo de aplicação ao art. 165, acerca da possibilidade da caracterização desta infração através da assunção de outras modalidades de prova admitidas em direito.

Já o novo § 3º ao dispor que seriam aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 aos condutores que se recusassem à submissão às formas de detecção do consumo de psicoativos previstas no *caput*, causou muitas divergências à época. Podemos enumerar as principais: a primeira, a partir da recusa em submeter-se a procedimento comprobatório, ser punido da mesma forma que o condutor que de fato realizava qualquer um dos testes e tinha resultado positivo; a segunda residia no fato de que uma punição pela recusa acabaria criando uma obrigatoriedade, ainda que tácita, em submeter-se aos instrumentos de detecção, o que poderia causar afronta a direitos fundamentais, principalmente o da não autoincriminação e o da presunção de inocência.

Cumpramos analisar sobre o primeiro ponto destacado no parágrafo anterior, que, como bem observado por Douglas Salém, “criou-se uma infração administrativa por equiparação”⁴⁷ através da punição pela recusa nos moldes do § 3º do art. 277. Sobre o outro aspecto, não convém uma análise mais demorada neste momento, sendo esta feita no próximo capítulo já com o instituto da recusa analisado como infração administrativa nos moldes da Lei nº 13.281 de 2016.

3.1.3 A Lei nº 12.760/2012 e as novidades trazidas pela “nova Lei Seca”

Em 20 de dezembro de 2012 entrou em vigor a Lei nº 12.760, alterando mais uma vez dispositivos do código, em especial os que tratam do controle do consumo de substâncias psicoativas. Com a “nova Lei Seca”, como ficou popularmente conhecida, houve alteração nas disposições dos artigos 165; 276; 277, §§ 1º e 2º. Alterou ainda o ANEXO I – Dos Conceitos e Definições do código, incluindo os conceitos de “AR ALVEOLAR”⁴⁸ e “ETILÔMETRO”⁴⁹. Seguem as alterações promovidas à época:

Art. 165

[...]

Penalidade - **multa (dez vezes)** e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

⁴⁷ SALÉM, Douglas. *Op. cit.*, p. 79.

⁴⁸ AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares.

⁴⁹ ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.⁵⁰

As modificações têm início, mais uma vez, pelo art. 165. O *caput* continuou com a redação proposta pela Lei nº 11.705, porém a nova “Lei Seca” endureceu ainda mais as penalidades dobrando o fator multiplicador, que nesta redação alcançou a faixa de 10 (dez) vezes o valor monetário atribuído a uma infração de natureza gravíssima, que a época da promulgação da referida lei, custava R\$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos).

Sobre as medidas administrativas, especificamente no tocante à retenção do veículo, houve o acréscimo remissivo ao § 4º do art. 270 para dizer que “não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271”⁵¹. Trata-se, em nossa visão, de importante instrumento para o atingimento do ideal proposto pelo CTB, qual seja, a proteção ao bem *vida* através do direito ao trânsito seguro, que será explorado em maiores detalhes no quinto capítulo.

Encerrando este artigo, o parágrafo único propõe punição ainda maior, dobrando o valor da multa prevista no *caput*, para os casos de reincidência no cometimento dessa infração dentro do período de 12 (doze) meses contados a partir do primeiro evento infracional. Ou seja, o fator multiplicador do valor da multa salta para 20 (vinte) vezes, objetivando promover mais segurança no trânsito com a tentativa de desencorajar o condutor a se tornar um infrator contumaz, ao menos, no tocante a este artigo.

⁵⁰ BRASIL. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em 02 out. 2019. on-line.

⁵¹ BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Op. cit.*, on-line.

O art. 276 foi alterado de modo a refinar a escrita observada na antiga redação, expandindo as situações de incidência ao contemplar o exame de sangue, que já era descrito, e o teste de etilômetro, através da inserção do conceito de ar alveolar, comentado no início desta seção. A dinâmica de funcionamento deste artigo manteve-se inalterada, bastando a detecção de qualquer concentração de psicoativo para sujeitar o condutor às penalidades do art. 165, desde que observadas através do parágrafo único, as margens de tolerância propostas pelo Contran.

O art. 277 que não havia sido alterado pela primeira versão da Lei Seca, foi modificado em alguns pontos na roupagem proposta pela Lei nº 12.760. Foram mantidas as hipóteses de incidência da possibilidade de sujeição do condutor à realização dos testes previstos (acidente de trânsito, ou em razão de fiscalização), também foi mantida a descrição dos exames disponíveis na legislação, adicionando a expressão *na forma disciplinada pelo Contran*, remetendo então aos preceitos da Res. 206 já abordados anteriormente.

A nível de parágrafos, como o novo *caput* incluiu a figura da influência por substância alcoólica e outras substâncias psicoativas, desnecessário se tornou o ditame do § 1º que foi revogado com essa alteração. O § 2º ampliou as possibilidades de detecção necessárias para a caracterização da infração prevista pelo art. 165, dispondo além dos procedimentos do *caput*, outras modalidades de prova.

A respeito da regulamentação mencionada em vários desses dispositivos alterados pela nova Lei Seca, cabe ressaltar que a Res. Contran nº 206/2006 que ainda vigia na época de sua promulgação, logicamente por necessidade de atualização foi revogada em 2013, com a edição da Res. Contran nº 432, que tratou de definir e uniformizar os procedimentos necessários à fiscalização dos artigos atinentes ao consumo de psicoativos. Seguem alguns dos mais relevantes trechos da resolução:

[...]

Art. 2º A fiscalização do consumo, pelos condutores de veículos automotores, de bebidas alcoólicas e de outras substâncias psicoativas que determinem dependência deve ser procedimento operacional rotineiro dos órgãos de trânsito.

Art. 3º A confirmação da alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência dar-se-á por meio de, pelo menos, um dos seguintes procedimentos a serem realizados no condutor de veículo automotor:

I – exame de sangue;

II – exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;

III – teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (etilômetro);

IV – verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor.

§ 1º Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

§ 2º Nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro.

[...]

DO TESTE DE ETILÔMETRO

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.

DOS SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA

Art. 5º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por:

I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou

II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§ 1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§ 2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 6º A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:

I – exame de sangue que apresente qualquer concentração de álcool por litro de sangue;

II – teste de etilômetro com medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L), descontado o erro máximo admissível nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I;

III – sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5º.

Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

DO AUTO DE INFRAÇÃO

Art. 8º Além das exigências estabelecidas em regulamentação específica, o auto de infração lavrado em decorrência da infração prevista no art. 165 do CTB deverá conter:

I – no caso de encaminhamento do condutor para exame de sangue, exame clínico ou exame em laboratório especializado, a referência a esse procedimento;

II – no caso do art. 5º, os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o Anexo II ou a referência ao preenchimento do termo específico de que trata o § 2º do art. 5º;

III – no caso de teste de etilômetro, a marca, modelo e nº de série do aparelho, nº do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em mg/L;

IV – conforme o caso, a identificação da (s) testemunha (s), se houve fotos, vídeos ou outro meio de prova complementar, se houve recusa do condutor, entre outras informações disponíveis.

§ 1º Os documentos gerados e o resultado dos exames de que trata o inciso I deverão ser anexados ao auto de infração.

§ 2º No caso do teste de etilômetro, para preenchimento do campo “Valor Considerado” do auto de infração, deve-se observar as margens de erro admissíveis, nos termos da “Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro” constante no Anexo I.

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 9º O veículo será retido até a apresentação de condutor habilitado, que também será submetido à fiscalização.

Parágrafo único. Caso não se apresente condutor habilitado ou o agente verifique que ele não está em condições de dirigir, o veículo será recolhido ao depósito do órgão ou entidade responsável pela fiscalização, mediante recibo.

Art. 10. O documento de habilitação será recolhido pelo agente, mediante recibo, e ficará sob custódia do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação até que o condutor comprove que não está com a capacidade psicomotora alterada, nos termos desta Resolução.

§ 1º Caso o condutor não compareça ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação no prazo de 5 (cinco) dias da data do cometimento da infração, o documento será encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, onde o condutor deverá buscar seu documento.

§ 2º A informação de que trata o § 1º deverá constar no recibo de recolhimento do documento de habilitação.⁵² (Grifo nosso)

A dinâmica desta resolução lembra alguns pontos já expostos quando da análise da Res. nº 206, e, naturalmente, está em consonância com os pontos alterados pela Lei nº 12.760 ao longo do CTB, já explanados nesta seção. O art. 2º traz um mandamento semelhante a uma norma programática⁵³ quando preceitua que as atividades operacionais dos órgãos de trânsito no sentido de fiscalizar o consumo de psicoativos pelos condutores devem se tornar procedimento rotineiro.

O art. 3º traz o rol dos procedimentos aptos a certificarem a condução de veículo sob a influência de psicoativo, e especifica no § 1º formas dígitas, auxiliares, ressaltando a

⁵² BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 432, de 23 de janeiro de 2013**: dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 02 out. 2019. on-line.

⁵³ As normas programáticas consubstanciam programas e diretrizes para atuação futura dos órgãos estatais. Sua função é estabelecer os caminhos que os órgãos estatais deverão trilhar para o atendimento da vontade do legislador constituinte, para completar sua obra (Ver fonte em referências bibliográficas).

necessidade de essa aferição utilizar pelo menos um dos procedimentos listados, dando uma ideia de complementariedade entre as diversas modalidades de detecção, porém frisando uma predileção que deve ser dada ao uso do etilômetro. Entendemos, baseado nas experiências práticas, que essa observação se deve à dificuldade de instrumentalizar os exames descritos nos incisos I e II do mesmo artigo.

O art. 4º fala do teste realizado com etilômetro, trazendo disposições de natureza técnica. Para a fiscalização de trânsito, interessa mais as disposições contidas no parágrafo único, em especial às margens de erro admitidas e descritas no anexo I da resolução⁵⁴. O art. 5º fala da detecção do consumo de psicoativo através dos sinais observados no condutor, podendo ser realizada através de exame clínico pericial realizado por médico, ou pelo levantamento realizado pelo próprio agente fiscalizador através do preenchimento de termo exibido no anexo II⁵⁵ da resolução.

O art. 6º fala da caracterização da infração prevista no art. 165, indicando as formas de detecção, e prevendo no parágrafo único, o procedimento que à época de sua edição, deveria ser feito nos casos de recusa por parte do condutor. Entendemos que tal disposição encontra-se ultrapassada, por conta da existência do art. 165-A do CTB na atualidade.

Outra disposição importante está contida no art. 9º, que fala sobre a medida administrativa de retenção do veículo, que será liberado quando novo condutor habilitado aparecer no local da fiscalização, naturalmente também sendo convidado a colaborar com o teste de detecção de consumo psicoativo, medida natural se considerarmos que o terceiro assumirá a responsabilidade pela continuidade da condução do veículo retido. Na ausência deste novo condutor, ou verificando que este também não se encontra em condições para o exercício da condução, será o veículo removido ao local designado pelo órgão fiscalizador na forma da lei.

3.1.4 A Lei nº 13.281/2016, e a recusa à submissão aos testes/exames de detecção do consumo de psicoativos alçada ao *status* de infração propriamente dita

Em 04 de maio de 2016 foi promulgada a Lei nº 13.281, fruto da conversão da Medida Provisória – MP, nº 699 de 2015, que, como lei ordinária, apresentou uma quantidade muito maior de dispositivos em comparação ao seu período como MP, sendo, segundo Julyver Modesto em artigo para o portal CTB DIGITAL, “a lei que mais alterou o CTB,

⁵⁴ O referido anexo está na parte pós textual dessa produção.

⁵⁵ *Idem.*

promovendo mudanças em 29 artigos, além de incluir outros 6 novos artigos e revogar 4 dispositivos legais”⁵⁶.

Essa lei influenciou as mais diversas temáticas dentro do CTB, de regras de circulação e conduta, fixação de novos valores das multas, entre muitas outras, incluindo também, naturalmente, as infrações administrativas, e no âmbito da temática do consumo de psicoativos pelos condutores e sua fiscalização, a referida lei promoveu a inclusão do art. 165-A no capítulo de infrações, e alterou o § 3º do art. 277 dispondo o que segue:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no **caput** em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Art. 277

[...]

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no **caput** deste artigo.⁵⁷

Ao iniciar a abordagem sucinta sobre os novos dispositivos acima expostos, convém fazê-la em ordem inversa, comentando primeiro o § 3º do art. 277, que conforme dito anteriormente, na redação proposta pela segunda roupagem da Lei seca, propunha punir a recusa manifestada pelo condutor dentro dos ditames do art. 165, fato que configurava segundo parcela considerável da doutrina, uma espécie de *infração por equivalência*, culminando em um dispositivo tendente a causar polêmica quando de sua análise, visto a considerável quantidade de apreciações judiciais sobre a aplicação das punições nesses moldes, tema que será discutido no quinto capítulo através de análise jurisprudencial. Assim, a redação do § 3º proposta pela Lei nº 13.281 foi modificada, fazendo menção ao novo artigo incluído no CTB, e mantendo as conexões com o seu *caput*, que permaneceu inalterado.

O art. 165-A foi incluído no capítulo de infrações, contendo no que tange às penalidades e medidas administrativas o mesmo conteúdo de seu antecessor, e, baseado no

⁵⁶ ARAÚJO, Julyver Modesto de. Art. 162 - Alterações do CTB decorrentes da Lei n. 13.281/16, por Julyver Modesto de Araujo. *In: CTB DIGITAL*. São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/628>>. Acesso em: 03 out. 2019. on-line.

⁵⁷ BRASIL. **Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm#art2>. Acesso em: 03 out. 2019. on-line.

verbo que designa a conduta exigível para a incidência da infração e suas respectivas penalidades e medidas administrativas, enquadra-se aquele que se *recusa* a submeter-se aos testes previstos na forma do art. 277 do CTB, que permitem certificar a influência de psicoativos no geral.

O condutor flagrado neste artigo comete infração de natureza gravíssima, com penalidade de multa com fator multiplicador em 10 (dez) vezes e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, além de sujeitar-se às medidas administrativas de recolhimento do documento de habilitação via contra apresentação de recibo por parte do agente fiscalizador, com devolução no prazo de 05 (cinco) dias, desde que a recuperação do documento recolhido seja feita pelo próprio condutor em momento posterior ao da aplicação da medida (vide Res. Contran nº 432/2013, art. 10º, § 1º); e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado que deverá satisfazer as condições previstas na legislação de trânsito para continuar o deslocamento conduzindo-o, com possível remoção do veículo ao local designado pelo órgão de trânsito responsável nos termos do § 4º do art. 270, em caso de não saneamento desta irregularidade. Por fim, ressalte-se a disposição do parágrafo único que dobra o fator multiplicador da penalidade de multa caso ocorra reincidência do cometimento desta infração dentro do prazo de 12 (doze meses) a partir do primeiro flagrante, ou seja, tornando o valor base multiplicado por 20 (vinte).

Sobre o art. 165-A, convém salientar que sua inclusão no capítulo de infrações visou resolver uma questão técnica e porque não dizer, jurídica, apontada como falha, relativa à disposição do antigo § 3º do art. 277 sobre punir a recusa nos moldes do art. 165, e o comentário de Julyver Modesto sobre esse ponto faz-se pertinente:

[...] o fato é que algumas pessoas alegavam que o § 3º do artigo 277 não era, propriamente, uma infração de trânsito, pelo simples motivo de não constar do Capítulo XV do CTB (alegação esta facilmente contestável, já que não se trata do único caso, o que também ocorre com a previsão expressa de sanção pecuniária a ser aplicada à publicidade irregular, à realização de obra ou evento sem autorização, ou à falta de escrituração dos livros de controle de placas de experiência, previstos, respectivamente, nos artigos 77-E, 95 e 330).

De toda forma, para regularizar a questão, o legislador optou por criar o artigo 165-A, que passará a punir [...] com as mesmas consequências jurídicas atribuídas ao condutor que se encontra sob influência de álcool.⁵⁸

⁵⁸ ARAÚJO, Julyver Modesto de. *Op. cit.*, on-line.

3.1.5 A Lei nº 13.840/2019: abertura para novos dispositivos de detecção de psicoativos?

Finalizando este panorama evolutivo, cumpre trazer atualização importante trazida pela Lei nº 13.840/2019, que incluiu o § 4º no art. 306 do CTB. A Lei nº 13.840 do corrente ano, alterou diversos diplomas voltados ao trato da questão dos entorpecentes, alterando dispositivos da Lei nº 11.343/2006, a conhecida Lei de Drogas⁵⁹. Porém, absorvido para o presente trabalho, está o dispositivo supramencionado.

Interpretando analogicamente o dispositivo, vislumbramos conteúdo de relevante valia em seu texto, e as considerações a respeito, se farão no sexto capítulo, quando trataremos das análises críticas e das sugestões de aperfeiçoamento dos dispositivos de fiscalização do consumo de psicoativos presentes no CTB.

O § 4º do art. 306 traz disposição sobre a utilização de dispositivos objetivando constatar a conduta prevista no *caput*, onde “[...] poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no *caput*.”⁶⁰. De acordo com a visão do Juiz Federal Márcio Cavalcante, a inclusão deste trecho no CTB, objetivou conferir padronização e afastar eventuais questionamentos sobre ilicitudes na obtenção de provas obtidas através do uso desses modelos de aparelhos⁶¹.

⁵⁹ BRASIL. **Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2013**. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/11343.htm>. Acesso em: 08 out. 2019. on-line.

⁶⁰ BRASIL. **Lei nº 13.840, de 05 de junho de 2019**. Altera as Leis nos 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nos 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13840.htm>. Acesso em: 08 out. 2019. on-line.

⁶¹ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Breves comentários à Lei 13.840/2019, que promoveu alterações na Lei de Drogas**. Disponível em: <<https://www.dizerodireito.com.br/2019/06/breves-comentarios-lei-138402019-que.html>>. Acesso em: 08 out. 2019. on-line.

4. ENSAIOS SOBRE O ART. 165-A DO CTB, PRIMEIRA PARTE: DOS ASPECTOS TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS E DAS ALEGAÇÕES DE INCONSTITUCIONALIDADE DO DISPOSITIVO

Ultrapassadas todas as construções necessárias, e já apresentadas às disposições da infração de trânsito proposta pelo art. 165-A, a partir de agora analisaremos sob os matizes técnico-administrativos e jurídicos, o dispositivo foco deste trabalho e as diversas relações que se dão em torno da aplicação das suas regulamentações aos casos concretos.

4.1 ANÁLISE SISTEMÁTICA DO ART. 165-A DO CTB

No capítulo anterior, em seção sobre a Lei nº 13.281/2016, foram expostas todas as disposições constantes do texto do art. 165-A do CTB, e a partir de agora será efetuada uma análise mais aprofundada acerca dos aspectos técnicos do dispositivo. Como alguns dispositivos do referido artigo, já foram explicitados no capítulo anterior, como: ditames sobre as penalidades, detalhes na aplicação das medidas administrativas; abordaremos nesta seção outros detalhes – importantes para o entendimento técnico do artigo –, que carecem da análise de outras partes do CTB e de resoluções do Contran.

4.1.1 Da competência para fiscalizar e aplicar as medidas administrativas e penalidades do art. 165-A

A noção sobre o termo competência em sua acepção jurídica nos remete, em uma das suas vertentes, a ideia de “*capacidade* no sentido de *poder*, em virtude do qual a autoridade possui legalmente atribuição para conhecer de certos atos jurídicos e deliberar a seu respeito”,⁶² sendo competência, “o **poder** que outorga à pessoa ou instituição, *autoridade jurisdicional* para deliberar sobre determinado assunto, resolvendo-o segundo as regras ou os limites que a investem nesse mesmo poder.”⁶³ Entenda-se neste caso, *autoridade jurisdicional* – no contexto normativo do trânsito – no sentido de analisar se as condutas observadas, se amoldam aos dispositivos infracionais, aplicando as medidas administrativas e penalidades respectivas, de modo a atingir o objetivo proposto pela norma.

⁶² SILVA, De Plácido e. **Vocabulário Jurídico** / atualizadores: Nagib Slaibi Filho e Priscila Pereira Vasques Gomes – 31. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2014. p. 497.

⁶³ *Idem.*

Superada essa breve noção, faz-se necessário frisar que o CTB em seu art. 7º dispõe a organização do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, com os órgãos participantes, e devemos focar a descrição dos incisos III e V, “os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e a Polícia Rodoviária Federal”⁶⁴ respectivamente.

Feito isso, mais adiante no CTB, os artigos de 20 a 24, definem as competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários e de trânsito de todos os entes federativos, PRF, e Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, cuja leitura nos permite afirmar que todos os órgãos possuem algumas competências distintas entre si. Portanto, a competência originária de fiscalização do art. 165-A cabe à PRF e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, popularmente conhecidos como Departamentos Estaduais de Trânsito – Detrans.

O art. 20, Inc. III, dispõe que compete à PRF entre outras coisas, “[...]aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos”⁶⁵, não limitando a incidência em determinadas espécies de infrações assim como ocorre nos artigos 21 a 24, excetuando os artigos 233, 240, 241, 242 e 243 do CTB de responsabilidade exclusiva dos Detrans.

O art. 22, nos incisos V e VI, dispõe que compete aos Detrans dos Estados e do Distrito Federal, “[...]executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24”⁶⁶ e “aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.”⁶⁷ Em relação a estes incisos do art. 24 que são citados no texto do art. 22, cabe esclarecer que se tratam de competências originárias dos órgãos executivos dos Municípios não desempenhadas de forma automática pelos órgãos e entidades do art. 22.

Por fim, apesar da existência de competências originárias nos entes, nada impede que estas sejam compartilhadas entre todos os componentes fiscalizadores do SNT, por força do art. 25, dispondo que “[...]os órgãos e entidades executivos do SNT poderão celebrar convênio

⁶⁴ BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Op. cit.*, on-line.

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ *Idem.*

⁶⁷ *Idem.*

delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.”⁶⁸

Com isso podemos dizer que, originariamente, a competência de fiscalização do art. 165-A do CTB pertence à PRF e aos Detrans dos Estados e do Distrito Federal, podendo ser estendida por força de convênio aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios e às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal.

4.1.2 Dos procedimentos a serem observados durante a fiscalização do art. 165-A

Resolvidas as questões sobre a competência para a fiscalização do artigo, surgem as perguntas: 1) Durante uma fiscalização, que condutas podem enquadrar um condutor no cometimento dessa infração? 2) O que os agentes públicos devem observar para constatar o cometimento desta?

Introduzindo as respostas, cumpre mencionar importante instrumento de auxílio à fiscalização de trânsito: o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, instituído pelas Resoluções do Contran de nº 371/2010 (Volume I) e 561/2015 (Volume II)⁶⁹. O MBFT visa padronizar os procedimentos realizados pelos agentes fiscalizadores de trânsito em todo o território nacional, possuindo em sua estrutura uma série de conceitos extraídos do CTB, indispensáveis a atividade de fiscalização, e em anexo, as fichas referentes a cada infração, que “elaboradas com riqueza de detalhes”,⁷⁰ esclarecem os procedimentos que deverão ser observados durante a atividade de fiscalização.

A ficha⁷¹ referente à infração da recusa à submissão a qualquer dos testes do art. 277, possui as informações técnicas básicas a respeito do dispositivo, como tipificação da infração, amparo legal, tipificação do enquadramento, constatação da infração entre outras, e possui ainda dois campos importantes que ditam as condutas que enquadram ou não um condutor no cometimento da infração, os campos *Quando autuar*, e *Não autuar*. O campo *Quando autuar* dispõe que o condutor que recusa a se submeter aos testes previstos no art. 277, porém **não apresentando** ou **apresentando somente um sinal de alteração da capacidade psicomotora** (Grifo nosso) incorrerá no cometimento da infração do art. 165-A; já no campo *Não autuar*, o condutor que se recusar à submissão aos testes, porém apresentando **mais de**

⁶⁸ *Idem*.

⁶⁹ Resoluções disponíveis no endereço: <<https://infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran.html>>.

⁷⁰ CARDOSO, Ronaldo. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito 2019**. [S. l.], 2019. Disponível em: <<https://www.autoescolaonline.net/manual-brasileiro-de-fiscalizacao-de-transito-2019/>>. Acesso em: 12 out. 2019. on-line.

⁷¹ Ficha exibida nos anexos deste trabalho.

um sinal de alteração da capacidade psicomotora (Grifo nosso) deverá ser enquadrado na forma do art. 165.

O uso da expressão sinal, nos remete automaticamente à Res. Contran nº 432/2013, que evidencia-se anterior que a inclusão do art. 165-A ao texto do CTB, fator que poderia despertar questionamentos em relação à validade do procedimento. Entendemos, através de interpretação analógica, que a referida resolução por regulamentar a fiscalização do consumo de psicoativos, se amolda de forma plausível ao art. 165-A, ainda sendo este mais moderno que aquela.

Assim, respondendo o primeiro questionamento, a conduta protagonizada pelo condutor, de se recusar a ser submetido aos testes ofertados pelo agente público, configura a infração descrita no art. 165-A. E em relação ao segundo questionamento, não havendo a realização dos procedimentos previstos no art. 277, *caput*, deve o agente fiscalizador realizar o enquadramento no art. 165-A, se, não observar nenhum sinal de alteração da capacidade psicomotora ou se observar somente um, e, em observando mais de um sinal, deve enquadrar o condutor nos termos do art. 165.

A disposição consistente em enquadrar o condutor na infração 165-A mesmo não sendo observado nenhum sinal de alteração da capacidade psicomotora vem causando intensa inquietação no âmbito jurídico, sendo este assunto um dos abordados na próxima seção.

4.2 ANÁLISE JURÍDICA DO ART. 165-A DO CTB: DAS ALEGAÇÕES DE INCONSTITUCIONALIDADE

Analisando a dimensão jurídica que envolve os dispositivos afetos a fiscalizar o consumo de substâncias psicoativas por parte dos condutores, é pacífica a conclusão de que tais dispositivos, desde o seu processo de confecção – afastadas as motivações –, até as relações observadas quando de sua aplicação na vida social, independente do momento histórico, sempre foram carregados de polêmica, naturalmente sendo alvo de críticas e elogios, a depender do ponto de vista do observador.

De certo, que em relação ao art. 165-A, essa dinâmica não seria diferente, porém temos a percepção de que o fato de se punir uma situação de recusa tem despertado discussões em escala ainda maior do que de costume. Em suma, o foco principal quando se analisa o conteúdo do referido artigo sob o viés jurídico, se concentra na alegação de suposta inconstitucionalidade por ação, que “[...] trata-se da lei ou do ato normativo que fere a Lei

Maior”⁷², ocorrendo na espécie material, quando “[...]o conteúdo de uma lei viola as regras ou princípios constitucionais, pelo vício material”⁷³, sendo os dois conceitos extraídos das lições do Prof. Flávio Martins.

Assim, padeceria de inconstitucionalidade tal artigo, pela violação de direitos fundamentais individuais, como o direito à não autoincriminação, bem como, por outras alegações, como o desrespeito aos princípios da presunção de inocência, da razoabilidade e proporcionalidade, oriundos de um possível exagero nas punições previstas pelo mesmo. Porém, antes de adentrarmos nessas análises, abordaremos de forma sucinta, e, a título didático, os princípios e direitos fundamentais, acima mencionados.

4.2.1 Notas sobre os direitos/princípios: à não autoincriminação, presunção de inocência, trânsito seguro, razoabilidade e proporcionalidade

4.2.1.1 Direito à não autoincriminação

O direito à não autoincriminação, extraído da expressão latina *nemo tenetur se ipsum accusare* e suas variantes, *nemo tenetur se detegere* e *nemo tenetur se ipsum prodere*⁷⁴ tem uma construção histórica bastante antiga, com bases fincadas em disposições constantes da Bíblia Sagrada, sendo refinado e aperfeiçoado como tal – status de direito –, a partir dos idos da idade média, tendo como pano de fundo as dinâmicas abusivas dos tribunais inquisitoriais europeus e do sistema acusatório inglês que vigorou até o reinado de Henrique II⁷⁵.

Sem abranger minuciosamente todas as evoluções históricas do instituto, passaremos a posicioná-lo no ordenamento pátrio, onde na Constituição Federal, em seu art. 5º, LXIII, está grafado o texto correspondente ao referido direito onde “o preso será informado de seus direitos, entre os quais **o de permanecer calado**, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado”⁷⁶ (Grifo nosso).

⁷² NUNES JÚNIOR, Flávio Martins Alves. **Curso de direito constitucional**. – 2. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018. p. 596.

⁷³ *Idem*. p. 596.

⁷⁴ Todas no sentido de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si próprio, ou se trair, ou se acusar.

⁷⁵ MILLANI, Márcio Rached. **Direito à não autoincriminação. Limites, conteúdo e aplicação. Uma visão jurisprudencial**. 2015. 185 p. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015. p. 11-12.

⁷⁶ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. *Op. Cit.*, on-line.

Outras redações propostas em instrumentos internacionais descrevem o instituto, como o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos – PIDCP, recepcionado através do Decreto nº 592/1992, que em seu art. 14, 3, “g”, dispõe que “toda pessoa acusada de um delito terá direito, em plena igualdade, a, pelo menos, as seguintes garantias: de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada”⁷⁷. A Convenção Americana de Direitos Humanos – CADH, também recepcionada por nosso ordenamento pelo Decreto nº 678/1992, dispõe no art. 8º, 2, “g”, que “toda pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto não se comprove legalmente sua culpa. [...]: direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada”⁷⁸.

Passadas essas linhas introdutórias, através da lição precisa da Prof.^a Maria Elizabeth Queijo, citada por Márcio Millani, definimos de forma concisa o referido direito como o instrumento que tem o condão de proteger o indivíduo contra os excessos estatais protagonizados durante a persecução penal, somando ainda, proteção contra abusos de ordem física e moral passíveis de uso quando se busca constranger o particular a colaborar com a instrução probatória⁷⁹. Assim, a partir da conceituação proposta, Márcio Millani enumera como características patentes do referido, as seguintes:

Do exposto, podemos apontar as principais características do direito à não autoincriminação: 1) permitir que o acusado permaneça em silêncio durante todo o processo; 2) impedir que o indivíduo seja compelido a produzir prova contrária ao seu interesse; 3) resguardar o indivíduo contra coação e violência física ou moral para constrangê-lo a cooperar na instrução probatória; 4) impedir que a sua inação seja de qualquer forma utilizada em seu desfavor; e 5) transferir à acusação o ônus da prova.⁸⁰

Não menos importante que seus conceitos e características, revela-se o campo de incidência do direito à não autoincriminação, e sobre esta análise divergem, naturalmente, visões mais extensivas e restritivas. Defensor de um âmbito de incidência mais extensivo, merece destaque a posição do jurista Luiz Flávio Gomes, que sustenta sua incidência nas fases investigatória e processual, independente da natureza dos procedimentos, alcançando ainda os mais diversos juízos (cível, trabalhista, administrativo, entre outros), desde que, quando da postura ativa do sujeito possa resultar uma persecução penal, englobando também, sem

⁷⁷ BRASIL. **Decreto nº 592, de 6 de julho de 1992**. Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Promulgação. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm>. Acesso em 22 out. 2019. on-line.

⁷⁸ BRASIL. **Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992**. Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0678.htm>. Acesso em 22 out. 2019. on-line.

⁷⁹ MILLANI, Márcio Rached. *Op. cit.*, p. 28.

⁸⁰ *Idem*. p. 29.

distinção, os atos protagonizados por qualquer autoridade ou funcionário de qualquer dos poderes, que importem na formulação de qualquer imputação ao particular⁸¹. Em conclusão ao seu posicionamento, o jurista assevera:

Se a garantia citada não tivesse essa extensão sua importância seria quase nenhuma. É irracional imaginar que alguém possa invocar a garantia perante o juízo penal, sendo obrigado a se incriminar perante um juízo trabalhista, civil, administrativo etc. A prova decorrente dessa auto-incriminação lhe compromete seriamente.⁸²

Por outro lado, defendendo um ponto de vista mais restritivo, merece destaque a produção de Aline Patrus, que propõe uma visão menos elástica do alcance do direito à não autoincriminação, que deveria incidir somente sobre o procedimento de interrogatório, mais especificamente em sua variante defensiva e não na probatória⁸³. Partindo dessa premissa, a autora enxerga plenamente plausível a colaboração do acusado para a obtenção da verdade, ainda que essa ação enseje à submissão a meios de prova que possivelmente o autoincriminem⁸⁴.

Defende em sua obra que houve por parte da doutrina e jurisprudência pátrias, uma ampliação indevida do direito à não autoincriminação, aplicando-o aos procedimentos probatórios, e ilustra, através das palavras de Marcelo Schirmer Albuquerque, que esse fenômeno é consequência do trauma experimentado durante o regime ditatorial antidemocrático, que acabou por influenciar uma parcela expressiva da doutrina e jurisprudência a trabalharem de forma muito extensiva tal instituto⁸⁵. A autora pugna pelo não manuseio indiscriminado deste direito tendente a criar uma variante genérica do mesmo, e assevera:

[...] não é correto nem adequado considerar que a Constituição abarque o **genérico direito** de não produzir provas contra si mesmo. É certo que ela consagra o privilégio da não autoincriminação, ao estabelecer o direito ao silêncio. Todavia, essa regra aborda apenas as manifestações de natureza comunicativa (direcionada exclusivamente ao interrogatório).⁸⁶ (Grifo nosso)

⁸¹ GOMES, Luiz Flávio. **Princípio da não auto-incriminação: significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência**. Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2066298/principio-da-nao-auto-incriminacao-significado-conteudo-base-juridica-e-ambito-de-incidencia>>. Acesso em: 21 out. 2019. on-line.

⁸² *Idem*.

⁸³ PATRUS, Aline Leite Viana Dilly. Revisitando o princípio da não autoincriminação: incidência da garantia como meio de defesa no processo penal. **De Jure – Revista Jurídica do Ministério Público do Estado de Minas Gerais**, Belo Horizonte, v. 15, n. 26, p. 259-303, 2016. DOI 10.5935/1809-8487.20160049. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/DeJure_n.26.pdf>. Acesso em: 24 out. 2019. p. 260.

⁸⁴ *Idem*. p. 272.

⁸⁵ *Idem*. p. 273.

⁸⁶ *Idem*. p. 283.

4.2.1.2 Princípio/direito da presunção de inocência

O princípio da presunção da inocência encontra assento na Constituição Federal, estando no Inc. LVII do art. 5º e dispondo que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”⁸⁷. Segundo a lição de Guilherme Nucci, trata-se de princípio constitucional processual penal de caráter explícito, que goza de extrema intimidade com o direito à não autoincriminação, por conta do objetivo de “garantir que o ônus da prova cabe à acusação e não à defesa”⁸⁸.

Sobre esse mandamento, esclarece com a brilhante lição:

As pessoas nascem inocentes, sendo esse o seu estado natural, razão pela qual, para quebrar tal regra, torna-se indispensável que o Estado-acusação evidencie, com provas suficientes, ao Estado-juiz a culpa do réu. Por outro lado, confirma a excepcionalidade e a necessidade das medidas cautelares de prisão, já que indivíduos inocentes somente podem ser levados ao cárcere quando isso realmente for útil à instrução e à ordem pública.⁸⁹

Confirmam o exposto acima Távora e Alencar, atestando que “antes deste marco, somos presumivelmente inocentes, cabendo à acusação o ônus probatório desta demonstração”⁹⁰, e, sobre o caráter excepcional que o princípio possui quando relacionado às prisões cautelares, são enfáticos em afirmar que “o cerceamento cautelar da liberdade só pode ocorrer em situações excepcionais e de estrita necessidade”⁹¹.

Ainda sobre a excepcionalidade à regra da presunção da inocência, a respeito do último período do excerto de Nucci acima encartado, lecionam importante disposição, afirmando que “neste contexto, a regra é a liberdade e o encarceramento, antes de transitar em julgado a sentença condenatória, deve figurar como medida de estrita exceção”⁹².

Cabe encerrar esta breve exposição, demonstrando uma distinção entre o princípio ora em comento e o direito à não autoincriminação, ainda que se mostrem tão íntimos. E sobre a distinção necessária entre ambos, Márcio Millani nos traz importante apontamento:

⁸⁷ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. *Op. cit.*, on-line.

⁸⁸ NUCCI, Guilherme de Souza. **Código de Processo Penal comentado**. – 15. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2016. p. 19.

⁸⁹ *Idem.*

⁹⁰ TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. **Curso de direito processual penal** – 11. ed. rev., atual. e ampl. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2016. p. 44.

⁹¹ *Idem.*

⁹² *Idem.* p. 44-45.

Embora os dois direitos guardem uma estreita relação, não se confundem, pois não são exatamente os mesmos os seus escopos. O princípio da presunção de inocência tem a função de distribuição do ônus da prova, vale dizer, estabelece de quem é a responsabilidade de comprovação do fato típico e autoria. Não obstante o direito à não autoincriminação assegurar ao réu o direito de permanecer inerte, e nesse aspecto se assemelhar ao princípio da presunção da inocência, **ele também irá determinar em que circunstâncias poderá o réu ser obrigado a participar, ainda que passivamente, da produção da prova. Assim, o fato de a acusação ser obrigada a comprovar a responsabilidade do réu não o desonera do dever de colaboração em determinadas hipóteses [...].**⁹³ (Grifo nosso)

4.2.1.3 Direito ao trânsito seguro

Conforme exposto no início do capítulo anterior, o CTB está assentado sobre o valor de proporcionar nas vias nacionais, o desempenho do trânsito em condições seguras, de modo a preservar não somente o patrimônio vida, bem como a propriedade e o meio ambiente. Neste sentido, Arnaldo Rizzardo em obra onde comenta o CTB, pontua a importância dessa visão, relacionando-a a uma abordagem constitucional:

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. **Dentre os direitos fundamentais**, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, **proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro**, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas.⁹⁴ (Grifo nosso)

Porém, carecendo de uma caracterização mais enfática, faz-se necessário trazer à luz, a visão do Promotor de Justiça do MP/PR e ativo produtor de conhecimento na seara do Direito de trânsito, Cássio Mattos Honorato, que na obra “*Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão*”, de título autoexplicativo, expõe de forma incisiva a necessidade de trabalharmos – em um âmbito geral: governamental e também social – a utilização do ambiente trânsito sob um viés solidário e não individualista de modo a torná-lo seguro como expressão de uma “nova forma de perceber e realizar a circulação em vias terrestres”⁹⁵.

⁹³ MILLANI, Márcio Rached. *Op. Cit.*, p. 39.

⁹⁴ RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. – 10. ed., ver, atual. e ampl. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2019. p. 7.

⁹⁵ HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRANSITO_SEGURO_Direito_Fundamental_CASSIO_HONORATO_Texto_impresso_RT_911_em_Set_2011.pdf>. Acesso em: 21 out. 2019. p. 13.

Em linhas gerais, Honorato aborda uma construção histórica a respeito das gerações/dimensões dos Direitos Humanos Fundamentais, focando na primeira dimensão relativa aos ideais de liberdade, que a partir de meados do século XVIII – baseada nas revoluções Americana, de 1776, e, Francesa, de 1789 –, consagraram a “Primeira Dimensão de Direitos Fundamentais, conhecida como *Liberdades Públicas*”⁹⁶, e nos impactos negativos que essas atitudes libertárias calcadas em um individualismo exacerbado somado à atuação mínima dos Estados em certas dinâmicas, passados dois séculos, ainda impõem nas relações desenvolvidas no ambiente trânsito.

Em continuação a sua construção histórica, já inseridos no século XX e sob o pano de fundo de diversos acontecimentos globais, percebendo a necessidade de uma organização normativa focada na intervenção estatal no seio social visando a tentativa de diminuir as desigualdades sentidas pelos cidadãos, consubstancia-se a Segunda Dimensão dos Direitos Humanos, dotados de “caráter positivo, no sentido de exigirem efetiva atuação dos Estados para a garantia da igualdade de todos perante a lei e a consolidação do princípio democrático”⁹⁷.

Partindo dessas noções, e imerso no ideal propagado pelo movimento batizado de “Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)”⁹⁸, capitaneado pela Organização das Nações Unidas – ONU, o autor defende que o trânsito seguro seja firmado expressamente no plano internacional, através de Tratados especializados e, conseqüentemente, nos planos normativos internos, como “Direito Humano e Fundamental de Segunda Dimensão, ou seja, uma garantia essencial à proteção da vida e da incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres, prevista em nível constitucional”⁹⁹.

Para caracterizar esse direito de forma inequívoca, preliminarmente o autor chama a atenção para uma série de distorções valorativas ocorridas na análise do fenômeno trânsito, onde enumera que “os usuários das vias (com raras exceções) adotam uma visão individualista dessa atividade, diretamente relacionada aos conceitos de propriedade privada, liberdades públicas e (a falsa noção de) direito de dirigir”¹⁰⁰.

Essa visão individualista advém da análise da primeira parte do Inc. XV do art. 5º da Constituição, que trata da locomoção como uma liberdade, dispondo que “é livre a locomoção

⁹⁶ *Idem.* p. 5.

⁹⁷ *Idem.* p. 16.

⁹⁸ “Foi lançada em maio de 2011 a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,25 milhão de pessoas por ano”. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>. Acesso em: 26 out. 2019. on-line.

⁹⁹ HONORATO, Cássio Mattos. *Op. Cit.*, p. 3.

¹⁰⁰ *Idem.* p. 9.

no território nacional em tempo de paz,[...]”¹⁰¹ e do conceito de trânsito proposto no § 1º do art. 1º do CTB, onde “[...]considera-se trânsito a **utilização das vias** por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”¹⁰² (Grifo nosso).

Relacionado ao inciso constitucional, a crítica reside na possibilidade de se considerar e fruir essa liberdade de locomoção sob o viés da total ausência de regulação estatal, desempenhando escolhas comportamentais que por vezes podem ser nocivas aos direitos dos demais cidadãos¹⁰³. Sobre o conceito de trânsito proposto pelo CTB, o emprego do verbo *utilizar* pode ser entendido como a subserviência do seu nicho de manifestação às vontades de condutores insensíveis aos valores fraternos que o próprio CTB apregoa, p.ex. o § 2º do art. 29, onde, “respeitadas as normas de circulação e conduta[...], em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”¹⁰⁴.

Estaria formada, segundo Honorato, “[...] uma perigosa combinação de liberdade individual, propriedade privada e o direito de *servir-se* das vias terrestres do território nacional”¹⁰⁵. Assim, propõe dois importantes questionamentos:

Mas em que condição deve ser realizada a circulação de pessoas, veículos e animais, no território nacional? E, ainda, até que limites devem ser toleradas ou reguladas as *alternativas de comportamentos* adotadas durante o exercício da liberdade de circulação, diante da possibilidade de lesão aos direitos fundamentais dos demais cidadãos?¹⁰⁶

Dito isto, suas respostas repousam no art. 144 da Constituição, com o dever estatal de prover *Segurança Pública*, que nos termos do *caput*, “[...]é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”¹⁰⁷, sendo simultaneamente direito e responsabilidade da coletividade. Dessa forma, Honorato aduz que “o dever de proporcionar segurança pública incide sobre todas as atividades realizadas no território nacional, **inclusive sobre o fenômeno trânsito**”¹⁰⁸ (Grifo nosso), reafirmado, nesta seara, pela inclusão do § 10º através da Emenda Constitucional – EC, nº 82 de 2014, que expressa

¹⁰¹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. *Op. cit.*, on-line.

¹⁰² BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. *Op. cit.*, on-line.

¹⁰³ HONORATO, Cássio Mattos. *Op. cit.*, p. 9.

¹⁰⁴ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. *Op. cit.*, on-line.

¹⁰⁵ HONORATO, Cássio Mattos. *Op. cit.*, p. 13.

¹⁰⁶ *Idem.* p. 10.

¹⁰⁷ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. *Op. cit.*, on-line.

¹⁰⁸ HONORATO, Cássio Mattos. *Op. cit.*, p. 10. (Grifo nosso).

que a Segurança Viária, será “exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas”¹⁰⁹.

Finalizando o raciocínio defendido e dando forma definitiva ao conceito do direito ao trânsito seguro, conclui-se que o uso das vias movimenta não só veículos, pedestres, animais e outros, bem como, uma série de direitos fundamentais, conforme já exibidos ao longo deste tópico, e que, na tarefa de salvaguardá-los quando de sua exposição no ambiente trânsito, o ideal de um Trânsito Seguro como direito fundamental e veículo para o atingimento deste fim, toma cada vez mais, sentido e força¹¹⁰. Assim, perfaz-se o conceito proposto por Honorato:

Dessas lições, torna-se fácil compreender que o Trânsito Seguro (como Direito Fundamental de Segunda Dimensão, implícito e decorrente da liberdade inserta no art. 5º, inc. XV, e do dever imposto nos artigos 6º e 144, da Constituição da República) assume a característica de garantia constitucional, atuando como sistema de *segurança* e de defesa dos direitos fundamentais (i.e., vida, integridade física e propriedade) que ficam expostos a perigo de dano durante a utilização das vias terrestres.

[...]

O Trânsito Seguro consiste em garantia constitucional, cuja finalidade é assegurar o direito à vida e à incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres.¹¹¹

4.2.1.4 Princípios da razoabilidade e proporcionalidade

Iniciando esta breve abordagem, frise-se que os mencionados princípios não estão dispostos expressamente no texto constitucional, pois sendo princípios gerais do direito, tem o condão de relacionarem-se com qualquer seara das ciências jurídicas¹¹². Portanto, entende-se que na seara administrativista, tais princípios são utilizados como mecanismo de controle dos atos discricionários, quando, impositivos de sanções ou incidentes sobre direitos dos administrados, quer restringindo-os, ou condicionando-os¹¹³.

A precisa definição sobre razoabilidade proposta pelo jurista e Prof. José dos Santos Carvalho Filho, nos traz “a qualidade do que é *razoável*, ou seja, aquilo que se situa dentro de limites aceitáveis, ainda que os juízos de valor que provocaram a conduta possam dispor-se de forma um pouco diversa”¹¹⁴. Dito isto, e partindo do ponto de que o juízo de razoabilidade é

¹⁰⁹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. *Op. cit.*, on-line.

¹¹⁰ HONORATO, Cássio Mattos. *Op. cit.*, p. 18.

¹¹¹ *Idem.* p. 19.

¹¹² ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Resumo de direito administrativo descomplicado**. – 8. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015. p. 23.

¹¹³ *Idem.* p. 24.

¹¹⁴ CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. – 30. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2016. n.p.

algo pessoal, é natural que ocorram divergências acerca das percepções sobre o tratamento de uma mesma conduta, assim, Carvalho Filho conclui que “[...]o que é totalmente razoável para uns pode não o ser para outros. Mas, mesmo quando não o seja, é de reconhecer-se que a valoração se situou dentro dos *standards* de aceitabilidade”¹¹⁵.

Assim, no tocante a sua essência jurídico-administrativa, o Prof. Matheus Carvalho conceitua o instituto:

Este princípio visa impedir uma atuação desarrazoada ou despropositada do Administrador, definindo que o agente não se pode valer de seu cargo ou função, com a falsa intenção de cumprir a lei, para agir de forma ilegal e arbitrária fora dos padrões éticos e adequados ao senso comum. Este princípio representa certo limite para discricionariedade do administrador, uma vez que, mesmo diante de situações em que a lei define mais de uma possibilidade de atuação, a interpretação do agente estatal deve-se pautar pelos padrões de escolha efetivados pelo homem médio da sociedade, sem o cometimento de excessos.¹¹⁶

Por fim, em reforço ao conceito, Alexandrino e Paulo sintetizam-no afirmando que “[...]tem por escopo aferir a compatibilidade entre os meios empregados e os fins visados na prática de um ato administrativo, de modo a evitar restrições aos administrados inadequadas, desnecessárias, arbitrárias ou abusivas por parte da administração pública”¹¹⁷.

Sobre o princípio da proporcionalidade, é consenso dizer que guarda relação estreita com o da razoabilidade, sendo uma de suas “vertentes”¹¹⁸, e ainda, como na lição de Bandeira de Mello, procedendo também do princípio da legalidade”¹¹⁹. Sobre o ideal de proporcionalidade ele nos brinda com a seguinte lição:

Toda demasia, todo excesso desnecessário ao seu atendimento, configura uma superação do escopo normativo. Assim, a providência administrativa *mais extensa* ou *mais intensa* do que o requerido para atingir o interesse público insculpido na regra aplicanda é inválida, por consistir em um transbordamento da finalidade legal.¹²⁰

Com isso, partindo desse prisma, socorremo-nos mais uma vez, na passagem proposta por Alexandrino e Paulo que conceitua de forma esclarecedora o instituto ora em comento:

¹¹⁵ *Idem.* n.p.

¹¹⁶ CARVALHO, Matheus. **Manual de direito administrativo**. – 2. ed. rev., ampl. e atual. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2015. p. 84.

¹¹⁷ ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. *Op. cit.*, p. 24.

¹¹⁸ *Idem.*

¹¹⁹ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. – 26. ed. rev. e atual. até a emenda constitucional 57, de 18.12.2008. São Paulo: Malheiros, 2009. p. 79.

¹²⁰ *Idem.*

O postulado da proporcionalidade é importante, sobretudo, no controle dos **atos sancionatórios**, especialmente nos atos de **polícia administrativa**. Com efeito, a intensidade e a extensão do ato sancionatório devem corresponder, devem guardar relação de proporcionalidade com a lesividade e gravidade da conduta que se tenciona reprimir ou prevenir. *A noção é intuitiva: uma infração leve deve receber uma sanção branda; a uma falta grave deve corresponder uma sanção severa.*¹²¹ (Grifo nosso)

Por fim, impende explicitar outra finalidade atribuída ao princípio da proporcionalidade, trazida pelo Prof. Alexandre Magno Moreira, que se trata da utilização “[...]como uma forma de ponderação entre dois ou mais princípios constitucionais que estejam em conflito, determinando, em cada caso, qual deve prevalecer sobre o outro”¹²², sendo dentro desse contexto, mais usual “para resolver conflitos entre o interesse público e os direitos individuais”¹²³.

4.2.2 Comentários sobre a (in)constitucionalidade do art. 165-A

Em termos estatísticos, no tocante às análises de constitucionalidade do dispositivo em questão, durante o período de revisão bibliográfica, levantamos que a maioria dos escritos está centrada em declarar inconstitucional a norma contida no art. 165-A do CTB. Como primeiro exemplo, o jurista Arnaldo Rizzardo, após exibir os ditames do dispositivo em comento, posiciona-se a respeito do caráter jurídico do mesmo, afirmando que:

Apesar da imperatividade de providências para coibir a direção de veículo em tais condições, revela-se inconstitucional a regra, pois ofende o direito de defesa, isto é, o princípio constitucional da não autoincriminação, em interpretação dada ao inc. LXIII do art. 5º, da Constituição Federal, pelo qual o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, isto é, de não sujeitar-se ao exame.¹²⁴

Em posição semelhante a Rizzardo, outros autores/pesquisadores sustentam a visão de inconstitucionalidade do art. 165-A do CTB, por ferirem outros direitos individuais salvaguardados por nossa Constituição, onde outra violação seria a do direito à presunção de inocência, talvez por conta da intrínseca ligação que possui com o direito à não

¹²¹ ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. *Op. cit.*, p. 25.

¹²² MOREIRA, Alexandre Magno Fernandes. **Princípio da proporcionalidade ou da razoabilidade**. Disponível em: <<https://fg.jusbrasil.com.br/noticias/2532448/principio-da-proporcionalidade-ou-da-razoabilidade>>. Acesso em: 28 out. 2019. on-line.

¹²³ *Idem*. on-line.

¹²⁴ RIZZARDO, Arnaldo. *Op. cit.*, p. 489.

autoincriminação. O pesquisador Francilvon Alcântara aborda em seu trabalho esta visão, sustentando o seguinte:

[...] a sanção administrativa para os condutores de veículos que se recusam a ser submetidos ao teste do bafômetro, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa em seu organismo, preceituada no art.165-A pode ser interpretada como uma afronta aos princípios da não autoincriminação e o da presunção da inocência, uma vez que direciona o condutor a produzir prova que o prejudique.¹²⁵

Cabe ainda, enumerar outra alegação para atribuir inconstitucionalidade ao referido dispositivo, dizendo respeito à suposta afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, que estariam manifestos nas punições propostas pelo texto do art. 165-A quando em comparação com outros artigos de infração do mesmo CTB, em nosso caso, comparado ao art. 238. O art. 238 do CTB diz respeito à recusa do condutor em entregar à autoridade de trânsito os documentos previstos pelo código, e está grafado da seguinte forma:

Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa e apreensão do veículo¹²⁶;
 Medida administrativa - remoção do veículo.¹²⁷

Partindo desse apanhado, o pesquisador Alessandro Oliveira quando compara as punições previstas para os dois artigos sustenta que “[...] numa análise singela dos 02 (dois) artigos, nota-se que existe uma grande e notável desproporcionalidade na penalidade administrativa, e ambos reprimem a conduta de recusar”¹²⁸. E considerando que o art. 238 propõe apenas multa simples (sem incidência de fator multiplicador), finaliza o seu ponto de vista argumentando que:

[...] as penalidades atribuídas à infração tipificada no artigo 165-A do CTB, são absurdamente mais graves e severas, ao ponto do condutor ter o seu direito de dirigir suspenso, sem pautar o valor exorbitante da multa imposta, que é de R\$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), pelo simples fato do condutor recusar-se a não produzir prova contra si próprio, que se quer apresentou

¹²⁵ ALCÂNTARA, Francilvon Sousa. **Violação aos princípios constitucionais penais da não autoincriminação e da presunção da inocência: inserção do Artigo 165-A (Lei 13.281/2016) no CTB**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2016. p. 13.

¹²⁶ A penalidade de apreensão do veículo foi revogada do CTB, pela Lei nº 13.281/2016.

¹²⁷ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. *Op. cit.*, on-line.

¹²⁸ OLIVEIRA, Alessandro Bomfim de. *Op. cit.*, p. 53.

qualquer sinal ou alteração psicomotora, que por quaisquer que sejam os motivos, não deseja realizar os testes previstos no artigo 277 do CTB.¹²⁹

Além da sustentação de sua visão a partir da comparação entre as penalidades dos dois artigos, o mesmo pesquisador afirma também haver desrespeito aos princípios mencionados, incluindo até desdobramentos na seara penal, afirmando que:

[...]o condutor que deseja a garantia de não produção de provas contra si própria, se recusa a ser submetido a quaisquer exames estipulados no artigo 277 do CTB, não deveria em hipótese alguma ser punido, seja administrativamente ou penalmente, salvo, se os agentes públicos tivessem elementos concretos e probatórios, que aquele condutor, cometeu qualquer infração de trânsito ou qualquer que seja o crime, no caso em tela, o da embriaguez ao volante.

Sendo assim, por uma questão de razoabilidade e proporcionalidade, aquele, que na condução de veículo automotor, sem que haja perigo de dano, ou que não apresente quaisquer ou apenas um indício de embriaguez, não deveria se quer ser autuado administrativamente, pelo simples ato de recusa a ser submetido a qualquer exame de constatação.¹³⁰

Contudo, existem posições contrárias, avaliando favoravelmente o dispositivo que pune a recusa, reportando constitucionalidade ao mesmo, quando, através de dados estatísticos, mostram resultados de diminuição do número de sinistros, mortos e vítimas, fato esse, relacionado à aplicação prática dos dispositivos de controle do consumo de psicoativos, de forma a realçar mais o direito à segurança – dentro da sua variante do trânsito seguro –, do que ferir o direito à não autoincriminação p.ex.

Os pesquisadores Vinícius Gama e Thiago Ottoni através do uso de dados estatísticos e pesquisa de campo no estado de Goiás no ano de 2017 exibem altos índices de aceitação popular para com o dispositivo, ao mesmo tempo em que contrastam os igualmente altos números de autuações baseadas no art. 165-A, sustentando sua constitucionalidade ao afirmarem que “quem se recusa a fazer o teste, geralmente, tem como objetivo a não punição por estar infringindo a lei”¹³¹.

Outrossim, Adriano Aranão, a respeito das considerações feitas sobre a punição à recusa como possível ultraje ao direito à ampla defesa e outros, propõe construção diversa no que toca ao manuseio de direitos fundamentais, sustentando que:

¹²⁹ *Idem.* p. 54-55.

¹³⁰ *Idem.* p. 66.

¹³¹ GAMA, Vinicius Fernandes; OTTONI, Thiago Rodrigues. **O paradoxo legislativo do Código de Trânsito Brasileiro, através de seu artigo 165-A.** Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Formação de Praça) - Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás, [S. l.], 2018. Disponível em: <<http://dspace.pm.go.gov.br:8080/pmgo//handle/123456789/1298>>. Acesso em: 18 out. 2019. p. 15.

No caso, diante de uma gravíssima infração administrativa de trânsito, que causa sério e iminente risco à segurança viária, não poderia ficar o Poder Público despidido de qualquer medida capaz de superar a negativa do condutor de se submeter aos testes em questão. Enfatize-se, é uma escolha livre do motorista. É ele quem decide: se quiser se submeter aos testes, o fará; caso negativo, a sua recusa é suprida por outros meios de prova em direito admitidos. A recusa não constitui confissão e seu estado deve restar comprovado por outros instrumentos probatórios.¹³²

As imputações de inconstitucionalidade atribuídas ao art. 165-A do CTB, conquanto revelem-se estatisticamente mais numerosas e efusivas – talvez por conta do teor do discurso tendente a desconstituir uma reprimenda, que culturalmente, o torna mais *palatável* –, não seduzem a totalidade dos interessados na temática. *Data maxima venia*, ousamos humildemente, expor visão divergente da doutrina majoritária e seus nobres representantes, e através de uma análise jusfilosófica do dispositivo, somada a apontamentos pontuais, ofertar um ponto de vista diverso acerca da temática analisada.

¹³² ARANÃO, Adriano. *Op. cit.*, on-line.

5. ENSAIOS SOBRE O ART. 165-A DO CTB, SEGUNDA PARTE: DA ABORDAGEM TRIDIMENSIONAL, DA DEFESA DE CONSTITUCIONALIDADE DO DISPOSITIVO E A ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO

5.1 UMA ABORDAGEM TRIDIMENSIONAL DO ART. 165-A DO CTB

Quando nos deparamos com uma norma jurídica – enquanto considerada lei, no todo, ou ainda como parte esparsa: artigos, parágrafos, incisos, etc. –, nos colocamos a raciocinar sobre a essência de tais fragmentos, e, disso, surgem diversas reflexões: a motivação para o surgimento e a inclusão desta nos ordenamentos; se as normas tomam forma como um fim em si mesmas, ou se existem motivações externas que as impulsionam conferindo-lhes sentido.

Impossível em uma acepção jurídica abordar a terminologia *norma* de forma dissociada do termo *justiça*, ou de uma visão da primeira como vetor de realização da última enquanto valor a ser perseguido, ainda que da análise realizada conclua-se que determinada norma é ineficaz como meio de atingimento desse valor. Também vislumbramos improvável, partindo dessa derradeira hipótese, apartar dos termos *justiça* e *norma*, a noção da expressão *Direito*, posto que, em suas variadas significações, está contido o Direito como estudo dos sistemas normativos, ou ainda como conceito que pretende alcançar aquilo que é justo moralmente¹³³.

Assim, na busca de um enquadramento preciso para a norma analisada neste trabalho e conseqüentemente, para o Direito – enquanto ciência que estuda normas e busca se aproximar da justiça, inclusive utilizando-se delas –, nos apoiaremos na tradicional Teoria Tridimensional do Direito, proposta pelo jurista brasileiro Miguel Reale.

Essa teoria foi forjada como alternativa à visão defendida pela escola jurídica positivista e seu formalismo normativista, de onde somente das normas estatais e de sua aplicação, estaria calcado o direito; assim, Reale explica o Direito como a soma indissociável de três variáveis, quais sejam: fato, valor e norma¹³⁴. Reale conforma sua abordagem através da passagem:

¹³³ WIKIPEDIA. **Direito**. Disponível em: < <https://pt.wikipedia.org/wiki/Direito>>. Acesso em: 29 out. 2019. on-line.

¹³⁴ XAVIER, Carlos Eduardo Rangel. 1 vídeo (9:45 min). Teoria Tridimensional do Direito (Miguel Reale). **Publicado pelo canal Direito Sem Jurídiquês**, exibição em 12 Fev 2018. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=QctsGF99BSQ>>. Acesso em: 30 out 2019. on-line.

Se se perguntasse a Kelsen o que é Direito, ele responderia: Direito é norma jurídica e não é nada mais do que norma. Muito bem, preferi dizer: não, a norma jurídica é a indicação de um caminho, porém, para percorrer um caminho, devo partir de determinado ponto e ser guiado por certa direção: **o ponto de partida da norma é o fato, rumo a determinado valor**. Desse modo, pela primeira vez, em meu livro *Fundamentos do Direito* eu comecei a elaborar a tridimensionalidade. Direito não é só norma, como quer Kelsen, Direito não é só fato como rezam os marxistas ou os economistas do Direito, porque Direito não é economia. Direito não é produção econômica, mas envolve a produção econômica e nela interfere; o Direito não é principalmente *valor*, como pensam os adeptos do Direito Natural tomista, por exemplo, porque o Direito ao mesmo tempo é norma, é fato e é valor.¹³⁵ (Grifo nosso)

A partir da fusão de três propostas metodológicas diferenciadas, Reale chegou às variáveis de sua teoria: satisfazendo-se da Sociologia ou sociologismo jurídico, extraiu os fatos relevantes para o Direito analisados no contexto social; da Filosofia do Direito e jusnaturalismo refletidos no moralismo jurídico, extraiu conteúdos de Direito e Moral; e, por fim, do Positivismo jurídico e seu formalismo ou normativismo abstrato, pinçou as normas propriamente ditas. Extraiu então, respectivamente, fato, valor e norma¹³⁶.

Reale explicita que do trato entre as três variáveis, sobretudo, das relações entre fatos e valores, resultam as normas, via de regra. Porém, da análise das três percebe-se não somente correlações, mas diálogos, o que permite as mais diversas ordens de interação, não somente a citada como regra, sendo essa dinâmica, cunhada pelo próprio como *Dialética da Complementariedade*. Reale então pontua que “os três elementos não se correlacionam apenas, eles se dialetizam[...] de tal maneira que temos três ordens de dialética conforme o seu sentido dominante no processo”¹³⁷, com isso temos, além da sequência tradicional, *fato – valor – norma*, as seguintes: *norma – valor – fato*, e *norma – fato – valor*.

Vislumbra-se da análise topológica de todos esses esquemas, que as variáveis fato e valor caminham sempre juntas, ainda que sejam as três independentes, e partindo desse ponto, analisaremos da forma mais precisa a norma do art. 165-A sob essa abordagem *fático-axiológica*, alcançando seu resultado, como dito por Reale, “*fático-axiológico-normativo*”. Sobre essa visão *fático-axiológica*, Reale destaca no fragmento abaixo:

Compreende-se que, nessa visão de historicismo axiológico, o conceito de fato se despe de toda e qualquer concepção fisicalista, nem é suscetível de ser compreendido como expressão de simples nexos causais: **todo fato, juridicamente relevante, já se acha imantado a um valor, só é pensável em sua referência axiológica, muito embora nele exista, é claro, algo de próprio, irreduzível ao valor. O fato, em suma, é “valorado” (recebe uma qualificação axiológica), mas**

¹³⁵ REALE, Miguel. **Teoria tridimensional do direito**. – 5. ed. - São Paulo: Saraiva, 1994. p. 118-119.

¹³⁶ XAVIER, Carlos Eduardo Rangel. *Op. cit.*, on-line.

¹³⁷ REALE, Miguel. *Op. cit.*, p. 119.

jamais se converte em valor. Ao mesmo tempo, por conseguinte, em que se vincula o fato ao valor, reconhece-se a recíproca irredutibilidade. O erro do empirismo jurídico consiste, em verdade, em reduzir o valor ao fato, porque no fundo estabelece uma sinonímia entre valor e valoração, ou ato de valorar.¹³⁸

Assim, nos resta abordar o que vem a ser norma. Reale frisa que desse diálogo entre fato e valor, naturalmente impõe-se exigível uma medida, capaz de, integrando esse diálogo entre as variáveis, superar a tensão existente no plano fático-axiológico, de modo a resguardar os valores exigidos por cada fato, sendo essa medida a norma¹³⁹. Reale então expõe sua resposta para o que é norma:

Que é uma norma? Uma norma jurídica é a integração de algo da realidade social numa estrutura regulativa obrigatória. Vamos examinar, por exemplo, o fato econômico pois qualquer fato pode ser tomado como referencial. Sobre esse fato incide um complexo de interesses ou valorações que exigem uma disciplina normativa, e edição, por exemplo, de uma norma legal.¹⁴⁰

Partindo desse arcabouço, quais são os elementos constitutivos do art. 165-A do CTB? Que tensões fático-axiológicas ensejaram o surgimento no mundo jurídico de tal norma? Passemos então a realizar essas análises nos moldes da topologia tridimensional padrão.

5.1.1 Variável fato

Conforme exposto no segundo capítulo deste trabalho, o fato social base que vislumbramos neste cenário é, o consumo de substâncias psicoativas pelo ser humano apoiado nas mais diversas motivações desde as épocas mais remotas de sua história, que, se mantendo perene como dinâmica social no decorrer histórico, fundiu-se com outras práticas da vida social, como o manuseio das mais diversas máquinas, gerando a partir disso a chance de distúrbio na sociedade organizada, de forma a exigir atenção e controle estatal.

Sendo no presente trabalho, essa dinâmica direcionada ao consumo de psicoativos e seus resultados refletidos no ambiente trânsito, classificamos como *atos adjacentes* – por assim dizer –, os padrões elevados de consumo de psicoativos na sociedade brasileira e sua conexão com os eventos danosos ocorridos no ambiente trânsito.

Dados como os expostos em abril de 2013, pelo II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas – LENAD, realizado pela Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP, estimam

¹³⁸ *Idem.* p. 95.

¹³⁹ *Idem.* p. 95-96.

¹⁴⁰ *Idem.* p. 124.

que 11,7 milhões de brasileiros sejam dependentes de álcool, havendo, em comparação com a primeira edição do levantamento realizada em 2006, aumento de 20% no consumo frequente (ao menos uma vez na semana) de álcool, evidenciando conseqüentemente, que o consumo medido por regiões geográficas também aumentou¹⁴¹. No tocante ao consumo de outros psicoativos diversos do álcool, dados do II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil, realizado em 2005 também pela UNIFESP, indicam que de um universo de 7.939 de pessoas entrevistadas, 22,8% fizeram uso de drogas na vida, número que corresponde proporcionalmente a um total de 10.746.991 pessoas¹⁴².

Sobre os eventos danosos ocorridos no trânsito, a OMS estima que a cada 22 segundos morra uma pessoa ao redor do mundo em decorrência de “acidente” de trânsito¹⁴³, e ainda, indica que em 2016 morreram aproximadamente 38.651 pessoas no trânsito brasileiro¹⁴⁴, sendo que, somente neste ano, segundo dados da PRF, nas rodovias federais do país até o mês de julho, já ocorreram 3.300 eventos motivados pelo consumo de psicoativos resultando 205 vítimas fatais¹⁴⁵.

Matéria veiculada no jornal da Universidade de São Paulo – USP em 2018, com dados também da OMS, afirma que no plano nacional, as mortes em eventos de trânsito influenciados pelo consumo de psicoativos estão na segunda posição¹⁴⁶, representando no geral, em termos econômicos, segundo dados exibidos no livro *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos*, de responsabilidade da Secretaria Nacional de Política sobre Drogas – SENAD, um prejuízo anual da faixa de aproximadamente R\$ 5,3 bilhões, equivalendo à cerca de 0,4% do PIB nacional, envolvendo gastos diretos com

¹⁴¹ PIMENTEL, Jaqueline. II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas mostra o consumo de álcool crescente e desigual pela população brasileira. In: **Determinantes Sociais da Saúde**. [S. l.], 13 jun. 2013. Disponível em: <<http://dssbr.org/site/2013/06/ii-levantamento-nacional-de-alcool-e-drogas-mostra-o-consumo-de-alcool-crescente-e-desigual-pela-populacao-brasileira/>>. Acesso em: 1 nov. 2019. on-line.

¹⁴² SENAD - Secretaria Nacional Antidrogas, Gabinete de Segurança Institucional - Presidência da República. **II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil: estudo envolvendo as 108 maiores cidades do país**. 2005/E. A. Carlini (supervisão) [et. al.], -- São Paulo: CEBRID - Centro Brasileiro de Informação sobre Drogas Psicotrópicas. UNIFESP - Universidade Federal de São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://www.cebrid.com.br/wp-content/uploads/2014/10/II-Levantamento-Domiciliar-sobre-o-Uso-de-Drogas-Psicotropicas-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2019. p. 34.

¹⁴³ WHO, World Health Organization. **Death on the roads**. Disponível em: <<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#ticker>>. Acesso em: 03 nov. 2019. on-line. (OMS, Organização Mundial da Saúde. Morte nas estradas) (Tradução nossa).

¹⁴⁴ WHO, World Health Organization. **Violence And Injury Prevention: Global status report on road safety 2018**. Disponível em: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/>. Acesso em: 03 nov. 2019. on-line. (OMS, Organização Mundial da Saúde. Prevenção de lesões por violência/Relatório do status global sobre segurança viária 2018) (Tradução nossa).

¹⁴⁵ PRF, Portal. **Dados Abertos – Acidentes 2019**. Disponível em: <<https://portal.prf.gov.br/dados-abertos-acidentes>>. Acesso em: 03 nov. 2019. on-line.

¹⁴⁶ USP, Jornal. **Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública**. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>> Acesso em: 20 nov. 2018. on-line.

morte de pessoas ou a interrupção de suas atividades laborais, custos médicos e reparação dos danos causados, além do peso proporcionado pelos custos intangíveis¹⁴⁷.

Some-se aos dados exibidos, dados já consagrados no plano internacional e interno sobre os perigos da condução de veículos sob a influência de psicoativos, e chegaremos à conclusão que estamos imersos em um cenário dramático: o consumo de psicoativos – que deve ser tratado também como tema de saúde pública –, está enraizado em nossa sociedade de forma abrangente e atingindo as pessoas desde as idades mais tenras, com a manifestação dessa dinâmica ocorrendo de forma indiscriminada no ambiente trânsito de forma a proporcionar resultados indesejáveis. Por ser um ambiente coletivo, desrespeita-se um dos fundamentos base de nossa ordem constitucional, a dignidade da pessoa humana, sendo fatos que despertam a assunção de valores e requerem que medidas sejam tomadas de forma a superarem essa tensão.

5.1.2 Variável valor

Como exibido no terceiro capítulo deste trabalho, o CTB foi promulgado em um contexto histórico onde o país era um dos recordistas no cenário mundial de acidentes de trânsito e mortes, e se apresentou conforme ensina Arnaldo Rizzardo:

evoluído, apropriado à nossa realidade, e que, incontestavelmente, representa um forte apelo à consciência da responsabilidade dos condutores de veículos, ao mesmo tempo em que trouxe sanções rígidas aos infratores e implantou uma nova filosofia no trato do trânsito, considerando-o não apenas incumbência, mas missão de luta em prol de uma grande causa por todos os brasileiros.¹⁴⁸

Dentro dessa ótica constitucional de respeito à dignidade das pessoas, e do cenário caótico vivenciado no ambiente trânsito, uma série de valores foram assumidos, e levados a cabo no mundo real através da norma jurídica positivada e seus inúmeros institutos. Conforme já exposto anteriormente, o trânsito seguro como direito fundamental implícito de segunda dimensão, já assim tratado por parte da doutrina, mas ainda carecendo de mais pujança e

¹⁴⁷ SENAD - Secretaria Nacional de Política Sobre Drogas. **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos.** / Flavio Pechansky, Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte, Raquel Brandini De Boni, organizadores. – Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010. 121 p. Disponível em: <http://www.mds.gov.br/webarquivos/arquivo/cuidados_prevencao_drogas/obid/publicacoes/pesquisas/uso-nas-estradas.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2019. p. 35-36.

¹⁴⁸ RIZZARDO, Arnaldo. *Op. cit.*, nota de introdução.

especificação no âmbito normativo revela-se como valor fundamental a ser perseguido por todos, tanto que o CTB nasceu em 1997 já o prevendo de forma específica.

Nesse sentido, destacam-se no plano interno os esforços governamentais e de organismos da sociedade civil organizada, no sentido de inculcar na população uma cultura de cidadania no uso desse ambiente e respeito às normas de trânsito objetivando amenizar as estatísticas violentas do trânsito que, mesmo diminuindo, continuam em patamar preocupante. Ressaltamos as alterações propostas pelo CTB no tocante à fiscalização do consumo de psicoativos; o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614 de 2018¹⁴⁹, que objetiva entre outras coisas, em 10 (dez) anos, reduzir ao menos pela metade, o índice nacional de mortos; e, a participação na Década de ação pela segurança no trânsito (2011 – 2020), lançada a nível global através da ONU e OMS, que objetiva prover segurança ao trânsito, diminuindo conseqüentemente os eventos danosos e mortes em todo o mundo.

Estatísticas gerais das mortes em acidentes mostram uma dinâmica heterogênea, variando entre aumentos e diminuições ano após ano, porém revelando que desde 2014 a curva de mortos vem sendo decrescente, conseqüentemente tornando também menor as mortes em “acidentes” com a presença de psicoativos, bem como, exibem diminuição no número de feridos graves (vide gráficos).

Gráfico 1 – Brasil: mortes em acidentes, números gerais



Fonte: vias-seguras.com (2019).

¹⁴⁹ BRASIL. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm>. Acesso em: 03 out. 2019. online.

Gráfico 2 - Brasil: Feridos graves no trânsito



Fonte: vias-seguras.com (2018).

Sobre a relação entre os valores perseguidos, os esforços realizados e seus reflexos em termos de estatísticas, apesar da queda dos números de mortos e feridos, percebe-se que ainda existe um longo caminho a ser percorrido. O compromisso assumido pelo Estado brasileiro através da Década pela segurança no trânsito de reduzir pela metade as estatísticas atuais parece muito distante de atingimento, quando projetamos que em 2020, o número de mortos em nossas vias deva ser de aproximadamente “somente” 19 mil, por outro lado, quando se analisam os efeitos de 11 anos da chamada “Lei seca”, e percebe-se que nos estados onde a fiscalização é mais intensa, diminuíram os flagrantes e mortes no trânsito, conclui-se que uma semente boa está sendo plantada¹⁵⁰.

5.1.3 Variável norma

Já fora dito que Miguel Reale leciona que a norma impõe-se como medida exigível, capaz de romper a tensão fático-axiológica, resguardando os valores inerentes a cada fato. Disso, torna-se importante também analisar outra passagem exposta por ele, que em sua visão dialética, trata da capacidade da norma posta se tornar um novo fato, exigindo novos valores e consequentemente novas normas:

Em suma, o termo “tridimensional” só pode ser compreendido rigorosamente como traduzindo um processo dialético, no qual o elemento normativo integra em si e supera a correlação fático-axiológica, **podendo a norma, por sua vez, converter-se em fato, em um ulterior momento do processo, mas somente com referência e em função de uma nova integração normativa determinada por novas exigências axiológicas e novas intercorrências fáticas.**¹⁵¹

¹⁵⁰ VILELA, Pedro Rafael. Brasil reduz mortes no trânsito, mas está longe da meta para 2020. In: **Portal EBC**: Agência Brasil. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-09/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-esta-longe-da-meta-para-2020>>. Acesso em: 6 nov. 2019. on-line.

¹⁵¹ REALE, Miguel. *Op. cit.*, p. 77.

Percebe-se claramente a relação proposta no fragmento supramencionado, quando se analisa a evolução histórica dos dispositivos trazidos pelas redações das “Leis secas”, e a mudança que tais, impuseram à *práxis* social, culminando em novos fatos e valores. Assim, vislumbramos que o art. 165-A do CTB, nasceu da necessidade de fixar uma luta contra a impunidade em nome do ideal coletivo do trânsito seguro, revelada pelo fato de que, os condutores como forma natural de autodefesa, passaram em determinado momento histórico a simplesmente recusarem a submissão aos testes/exames, anulando, em partes, a norma que até então vigia, afastando-a da proteção dos valores que seus respectivos fatos requeriam.

Estatisticamente, dados da PRF mostram que nas rodovias federais no ano de 2017, 20.486 situações de recusas foram registradas, contra 19.083 flagrantes de condução sob a influência de psicoativo, indicando que possivelmente os condutores têm optado pela recusa, para fugir do possível enquadramento penal no art. 306, caso o teste/exame confirme índices de consumo que os enquadrem nesta situação¹⁵². Com isso percebe-se que esta norma é vetor de mudança nas dinâmicas fáticas não só dos seus destinatários, bem como dos seus aplicadores, quando exige a assunção de novos padrões de manuseio por estes.

Conclui-se com esse apanhado, que do ponto de vista filosófico, a norma contida no art. 165-A do CTB, enquadra-se enquanto dinâmica dialética aos fatos e valores correspondentes do espaço histórico-social a que está inserida, de forma a se amoldar ao Direito enquanto lugar de manuseio das normas buscando a qualidade daquilo que é justo.

5.2 ARGUMENTOS EM DEFESA DA CONSTITUCIONALIDADE DO ART. 165-A DO CTB

Antes de prosseguirmos na exposição de outros aspectos jurídicos do instituto, necessário trazer à luz alguns excertos jurisprudenciais do colendo STJ e pareceres, um do Ministério Público Federal – MPF, e outro do CETRAN/SC.

O primeiro excerto trata-se de ementa de Recurso Especial – REsp Nº 1.677.380 - RS (2017/0136731-0), de relatoria do Ministro Herman Benjamin, proferida em 2017, acolhendo a punição pela recusa à submissão aos testes/exames de detecção de consumo de psicoativos proposta pelo CTB. Importante ressaltar que a punição por recusa explorada na causa em análise ainda está assentada nos moldes da escrita do § 3º do art. 277 do CTB, alterado pela Lei nº 11.705/2008, e ainda que vislumbremos a criação de duas figuras infracionais

¹⁵² FUSSY, Peter. Recusas ao bafômetro superam flagrantes por dirigir bêbado nas rodovias federais. *In: G1: AUTO ESPORTE*. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/recusas-ao-bafometro-superam-multas-por-dirigir-bebado-nas-rodovias-federais.ghtml>. Acesso em: 6 nov. 2019. on-line.

autônomas, conforme já exposto na seção nº 3.1.2 deste trabalho, e não concordemos com esta visão, apenas para fins didáticos, recomendamos que a inteligência da expressão *recusa* exposta no julgado seja aproveitada na forma proposta pela escrita da Lei nº 13.281/2016, já na vigência do art. 165-A, e desconsiderando os trechos sobre a punição equiparada, as demais passagens são plenamente úteis a esta análise. Segue a referida ementa:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. TAXISTA. TESTE DE ALCOOLEMIA, ETILÔMETRO OU BAFÔMETRO. RECUSA EM SE SUBMETER AO EXAME. SANÇÃO ADMINISTRATIVA. ART. 277, §3º C/C ART. 165 DO CTB. AUTONOMIA DAS INFRAÇÕES. IDENTIDADE DE PENAS. DESENECESSIDADE DE PROVA DA EMBRIAGUEZ. INFRAÇÃO DE MERA CONDUTA. DEVER INSTRUMENTAL DE FAZER. PRINCÍPIO DA NÃO AUTOINCRIMINAÇÃO. INAPLICABILIDADE. INDEPENDÊNCIA DAS INSTÂNCIAS PENAL E ADMINISTRATIVA. TIPO ADMINISTRATIVO QUE NÃO CONSTITUI CRIME. SEGURANÇA VIÁRIA. DIREITO FUNDAMENTAL. DEVER DO ESTADO. DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA RESPEITADA. SÚMULA 301/STJ. PREVISÃO DE EFEITOS LEGAIS CONTRÁRIOS A QUEM SE RECUSA A SE SUBMETER A PROVA TÉCNICA. TEMA NÃO EXCLUSIVO DO CTB E SUMULADO PELO STJ. INFRAÇÃO COMETIDA NO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS. ATIVIDADE DEPENDENTE DE AUTORIZAÇÃO ESTATAL. SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA REGIDO PELA LEI 12.587/2012. OBRIGAÇÃO DE CUMPRIR A LEGISLAÇÃO REFORÇADA.¹⁵³

Em sentido oposto, o segundo fragmento jurisprudencial analisado está contido no Parecer Nº 236/2018 do MPF, emitido pelo Subprocurador-Geral da República, Brasilino Pereira dos Santos, por ocasião do REsp Nº 1.720.065 RJ de relatoria do Ministro Sérgio Kukina, defendendo que a recusa lavrada em Auto de Infração de Trânsito – AIT, sem descrição da tomada de outras atitudes no sentido de produzir outros tipos de prova, não tem efeito legal, ensejando a anulação do ato administrativo. Segue ementa do parecer:

RECURSO ESPECIAL. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. RECUSA EM REALIZAR TESTE DE ALCOOLEMIA (BAFÔMETRO). SANÇÃO ADMINISTRATIVA. ARTS. 165 E 277 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. APLICAÇÃO DE MULTA E DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR. VEDAÇÃO À AUTOINCRIMINAÇÃO. AUSÊNCIA DE PROVA DA EMBRIAGUEZ. - PARECER NO SENTIDO DO DESPROVIMENTO DO RECURSO ESPECIAL.¹⁵⁴

¹⁵³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. RECURSO ESPECIAL: REsp 1677380 RS 2017/0136731-0. Relator: Ministro Herman Benjamin. DJe: 16/10/2017. **STJ**, Revista Eletrônica de Jurisprudência 2019. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201701367310&dt_publicacao=16/10/2017>. Acesso em: 10 out. 2019. on-line.

¹⁵⁴ BRASIL. Ministério Público Federal. PARECER: Nº 236/2018 - BPS. Subprocurador-Geral da República: Brasilino Pereira dos Santos. **MPF**, 2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pgr/documentos/STJ_REsp1720065RJ_Bafometro.pdf>. Acesso em: 10 out. 2019. on-line.

Por fim, merece atenção o Parecer N° 328/2017 emitido pelo CETRAN/SC, sobre consulta realizada por Delegado da Polícia Civil/SC buscando saber se o art. 165-A modificava entendimento anterior do próprio CETRAN/SC sobre os motivos para o enquadramento e consequente preenchimento de AIT pela situação de recusa. A resposta consta da ementa abaixo transcrita:

A mera recusa do condutor em se submeter aos exames de alcoolemia, sem que haja suspeita pautada em elementos plausíveis para desconstituir a presunção de inocência que milita a seu favor, não é suficiente para sustentar a punição prevista no art. 165-A do CTB.¹⁵⁵

Enumerados os pontos jurisprudenciais importantes, passemos a realizar alguns apontamentos em relação ao art. 165-A no sentido de defender a constitucionalidade do seu texto.

1. O art. 165-A do CTB pune única e exclusivamente a conduta de recusa à submissão aos testes/exames, ou outros procedimentos que, previstos em lei, permitem certificar o consumo de psicoativo, não se confundindo com a conduta caracterizada pelo art. 165, confirmada através de formação de prova técnica direta (testes/exames), ou indireta (Termo de Constatação de Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora – TCSACP) disciplinadas na forma da Res. Contran n° 432/2013 além das demais formas admitidas em Direito. Pugnamos, portanto, que para a caracterização da infração prevista no art. 165-A, o procedimento de fiscalização seja modificado, com os agentes públicos ofertando ao fiscalizado todas as possibilidades de testes/exames previstas na legislação para, só então, em caso de negativa de submissão a todos os procedimentos certificadores, enquadrar o fiscalizado na infração administrativa da recusa. Sendo assim, diante dessa proposta surge uma inquietação: estariam os órgãos de fiscalização de trânsito capacitados para, diante dos mais diversos cenários práticos, esgotarem todas as oportunidades de oferta de procedimentos ao fiscalizado antes de caracterizar a infração pela recusa?

2. Assim sendo, se o que é punido é a conduta negativa diante de uma ação de fazer, com a devida *venia*, não vislumbramos sentido no posicionamento do CETRAN/SC, exposto pela ementa transcrita acima. O termo *certificar* grafado no *caput* do art. 165-A é apenas decorrência lógica natural da missão proposta pelos testes/exames voltados a detectar a presença de psicoativos, podendo se confirmar ou não. Como a realização desses

¹⁵⁵ SANTA CATARINA. Conselho Estadual de Trânsito. PARECER: N° 328/2017. Conselheiro Relator: José Vilmar Zimmermann. CETRAN/SC, 2019. Disponível em: <http://www.cetran.sc.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3658&Itemid=134>. Acesso em: 10 out. 2019. on-line.

testes/exames é medida administrativa prevista no Inc. IX do art. 269 do CTB, não entendemos que necessariamente o fiscalizado deva apresentar visíveis indícios para ser submetido a qualquer meio de detecção, ainda mais quando a natureza da ação fiscalizadora for justamente a de detectar eventuais episódios de condução marcada pelo consumo de psicoativo, pensamento reforçado, pelas disposições do *caput* do art. 277 que disciplina as hipóteses de aplicação desta medida administrativa.

3. Baseado nos dois últimos itens e conforme dito anteriormente, entendemos incorreta a grafia proposta pelo CTB na expressão *direito de dirigir*, não sendo os documentos que autorizam a condução de veículos (Permissão para dirigir – PPD/Carteira nacional de habilitação – CNH), a representação de um direito individual. A condução de veículos automotores e elétricos no território nacional através da submissão aos procedimentos descritos e requeridos no Capítulo XIV do CTB e mediante a posse dos documentos requeridos na legislação trata-se de licença administrativa concedida pelo Estado ao interessado em desempenhar essa faculdade na via pública. Sobre a licença, Celso Antônio Bandeira de Mello leciona:

É o ato vinculado, unilateral, pelo qual a Administração faculta a alguém o exercício de uma atividade, uma vez demonstrado pelo interessado o preenchimento dos requisitos legais exigidos. [...]Uma vez cumpridas as exigências legais, a Administração não pode negá-la.¹⁵⁶

Partindo disso, importante realizar uma diferenciação. Hely Lopes Meirelles assevera que a “licença resulta de um direito subjetivo do interessado”¹⁵⁷, não podendo assim, a Administração negar sua concessão quando satisfeitos os requisitos legais para sua obtenção. Porém, sobre as relações em torno desse direito subjetivo, Carvalho Filho esclarece:

[...]deve ser realçado que o direito subjetivo do indivíduo à atividade que pretende desempenhar **não se confunde com o desempenho em si. O direito preexiste à licença, mas o desempenho da atividade somente se legitima se o Poder Público exprimir o seu consentimento pela licença.**¹⁵⁸ (Grifo nosso)

Com isso, não se confunde o direito subjetivo que motiva o cidadão a procurar a Administração no sentido de obter sua licença para dirigir veículo, com o próprio documento expedido que consubstancia a licença necessária para tal atividade, e que não se trata de

¹⁵⁶ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Op. cit.*, p. 432.

¹⁵⁷ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro.** / José Emmanuel Burle Filho. – 42. ed. / atual. até a Emenda Constitucional 90, de 15.9.2015. - São Paulo: Malheiros, 2016. p. 213.

¹⁵⁸ CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Op. cit.*, n.p.

direito algum. Assim, a concessão da licença para dirigir veículo, em sua fase inicial, quando analisa possíveis óbices legais ou administrativos dos requerentes, simboliza o poder de polícia fiscalizador do Estado em caráter preventivo¹⁵⁹, e durante a atividade de fiscalização de trânsito rotineira desempenhada na via pública que verifica se os condutores estão a se portar de acordo com os ditames legais, aplicando as respectivas sanções quando necessário configura-se como variante repressiva do mesmo poder. Decorrência dessa visão, é que o condutor de veículos devidamente habilitado, além de reunir os requisitos necessários quando requer do Estado a licença, precisa observar outros no sentido de mantê-la, respeitando p.ex., a legislação vigente, o que importa dentre várias condutas, algumas ações de não fazer, como não conduzir veículos na via pública após consumir psicoativos, e outras de fazer, baseadas em colaboração ativa. Com isso, a atividade fiscalizadora da direção de veículo sob influência de psicoativo, através da medida administrativa de aplicação dos testes/exames necessários a confirmar ou não sua incidência converte-se em uma obrigação de fazer, e é, tão somente, expressão do legal poder de polícia, e meio necessário para avaliar se o condutor habilitado faz jus à manutenção de sua licença, devendo em tese ser aceita pelo condutor sem maiores objeções, já que não se configura como desrespeito a direito qualquer que seja, estando bem delineada e limitada no próprio ordenamento.

4. A punição pela recusa nos moldes do art. 165-A não fere o direito à não autoincriminação, devendo esse direito, em nossa humilde visão, ser aplicado à seara processual penal como nos moldes do texto constitucional, e não extenso de forma quase irrestrita, sob pena de inviabilizar diversas obrigações de ação estatal reflexas sobre o prisma administrativo, exceto, quando do manuseio da infração administrativa ocorra conexão com conteúdo de caráter penal, o que não se vislumbra no artigo em questão. Se pensarmos nessa aplicação deveras extensiva, o art. 238 do CTB (recusa à entrega dos documentos de porte obrigatório, PPD/CNH/CLA e outros), deveria também ser considerado inconstitucional, pois, em um exemplo rápido, ao condutor flagrado conduzindo veículo com CNH vencida há mais de 30 dias, infringindo a norma do art. 162, V, bastaria não apresentar os documentos obrigatórios, dificultando sua identificação e retardando a constatação da situação infracional, já que o condutor possuiria o direito de não produzir prova contra si mesmo através de uma ação ativa (apresentar os documentos de porte obrigatório quando solicitado). Assim, a própria atividade estatal de fiscalização do ambiente trânsito, tornar-se-ia seriamente restringida, caso, diante da recusa em colaborar com as mais diversas rotinas, não houvesse as

¹⁵⁹ *Idem.* n.p.

respectivas punições, ou ainda se tais sanções administrativas fossem sempre consideradas como inválidas. Entretanto, se ainda vigorar a visão de que o direito à não autoincriminação é violado pelo art. 165-A, vislumbramos que existiria nesse caso, um choque entre este direito e o direito ao trânsito seguro, e, apegando-nos à lição de Robert Alexy, temos que:

As colisões entre princípios devem ser solucionadas de forma completamente diversa. Se dois princípios colidem - o que ocorre, por exemplo, quando algo é proibido de acordo com um princípio e, de acordo com o outro, permitido -, um dos princípios terá que ceder. Isso não significa, contudo, nem que o princípio cedente deva ser declarado inválido, nem que nele deverá ser introduzida uma cláusula de exceção. Na verdade, o que ocorre é que um dos princípios tem precedência em face do outro sob determinadas condições. Sob outras condições a questão da precedência pode ser resolvida de forma oposta. **Isso é o que se quer dizer quando se afirma que, nos casos concretos, os princípios têm pesos diferentes e que os princípios com o maior peso têm precedência.**¹⁶⁰ (Grifo nosso)

Assim, se o art. 165-A do CTB, de fato promovesse um choque entre os direitos mencionados, com o direito à não autoincriminação a garantir uma proteção de usufruto individual, e do outro lado, o direito ao trânsito seguro, envolvendo interesses coletivos, entendemos que deveria prevalecer nos casos concretos a salvaguarda dos interesses coletivos, por estes possuírem maior peso. Em artigo sobre meios de prova de embriaguez alcoólica dos condutores exposto na Revista Jurídica da Presidência, os pesquisadores Margareth Zaganelli e Robledo Peres, abordam essa temática englobando a recusa por condutores embriagados, e por força da argumentação aqui proposta, vislumbramos sem maiores óbices sua extensão para os outros casos onde a embriaguez e outros estados correlatos não se exibam tão claros. Assim, eles sustentam que:

[...]o interesse público deve prevalecer sobre o direito individual. Em tese, a defesa do direito individual de não produzir prova contra si afrontaria o interesse público, quando o motorista embriagado se nega a realizar o exame do etilômetro. Isso porque essa conduta negativa irá contra o interesse público de punição e de repressão dos motoristas embriagados, os quais expõem a risco a incolumidade física e a saúde de outrem, prejudicando o direito de todos a um trânsito seguro. Dessa forma, na ponderação de qual bem jurídico deve predominar, conclui-se que o interesse público deverá prevalecer frente ao direito individual.¹⁶¹

5. De igual forma não vemos ferido o princípio da presunção de inocência: a conduta de se recusar à submissão aos testes/exames ou outros procedimentos, não importa na

¹⁶⁰ ALEXY, Robert. **Teoria dos Direitos Fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2008. Título original: Theorie der Grundrechte. p. 93-94.

¹⁶¹ ZAGANELLI, Margareth Vetis; ALMEIDA, Robledo Moraes Peres de. **Meios de prova de embriaguez alcoólica do condutor de veículo automotor**. *Revista Jurídica da Presidência*, Brasília, v. 14, n. 104, p. 783-807, out. 2012/jan. 2013. Disponível em: <<https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/issue/download/17/8>>. Acesso em: 20 nov. 2018. p. 801.

imputação da conduta prevista no art. 165, punindo tão só a conduta negativa em face de uma obrigação de fazer, sendo infração administrativa de caráter formal, dispensando assim, em nossa visão, a necessidade de demonstração de um estado – condução de veículo sob o efeito do consumo de psicoativo –, seja por preenchimento do TCSACP, ou do arrolamento de testemunhas p.ex., que não é foco deste artigo em especial. E ainda que se apontasse a necessidade de produzir outras provas diversas das técnicas, o simples fato do agente público lançar mão de um meio indireto, qual seja, o preenchimento do TCSACP ou ainda a utilização de testemunhas, já consagraria respeito ao princípio ora em comento, por transferir o ônus da prova acusatória ao Estado. Importante pensar que no caso do agente público ofertar todos os testes/exames possíveis ao fiscalizado, tendo todas essas ofertas sido recusadas pelo último, seria possivelmente plausível em caso de preenchimento do TCSACP, o fiscalizado apenas negar-se a manter diálogo com o agente, já que alguns quesitos do referido termo são dirigidos diretamente a este, inviabilizando de igual maneira esta forma de detecção, razão pela qual não entendemos necessária sua confecção para fins de punição no art.165-A, principalmente em situações onde um possível estado de embriaguez ou torpor não seja claramente visível. Neste sentido, temos um norte, citando decisão recente exarada em setembro do corrente ano pela Turma de Uniformização de Jurisprudência do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios – TJDF, nos autos do processo de nº UNJ 2019.00.2.002977-0, que fixou por unanimidade a seguinte tese, através da Súmula de nº 16:

A recusa do condutor de veículo, abordado na direção de veículo em via pública e/ou que tenha se envolvido em acidente de trânsito, em realizar o teste do etilômetro, por si só, configura a infração de trânsito prevista no art.165-A do Código de Trânsito Brasileiro, **independentemente da elaboração de auto de constatação.**¹⁶² (Grifo nosso)

Aos que sustentam a ideia de que a punição à recusa fere tal princípio, exercitem uma reflexão. O seguinte raciocínio vem à mente: partindo do pressuposto da boa fé entre todos os envolvidos em uma ação de fiscalização de trânsito, por que o condutor possuidor da presunção de inocência, não aproveitar o direito que milita a seu favor, de forma a converter em verdade absoluta, através da submissão aos testes/exames previstos na legislação de trânsito, tal presunção? Não nos parece razoável, uma recusa abrigada somente em uma

¹⁶² BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Súmulas da Turma de Uniformização dos Juizados Especiais do Distrito Federal. SÚMULA: Súmula nº 16 UNJ 2019.00.2.002977-0. Relator: Juiz Asiel Henrique de Sousa. Data do julgamento: 12/09/2019. **TJDF**, Súmulas dos Juizados Especiais. Disponível em: <<https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/sumulas/sumulas-do-juizado-especial/sumulas-do-juizadoespecial>>. Acesso em: 13 nov. 2019. on-line.

questão de princípios ou convicções pessoais, ainda que não exista diretriz expressa no sentido de obrigar o indivíduo a colaborar com os testes/exames previstos na legislação.

6. Por fim, ressaltamos ainda que o art. 165-A, de igual forma aos itens 5 e 6, não fere os princípios de razoabilidade e proporcionalidade. Ao analisarmos o histórico das mazelas vividas no trânsito e a evolução da atuação estatal para a mudança desses quadros através de Poder Legislativo, entendemos que a política estatal de segurança no trânsito vem sendo focada em fechar cada vez mais o cerco contra os condutores que insistem em acessar as vias públicas com seus veículos logo após consumir psicoativos. Dessa forma, instituíram-se dispositivos legais tendentes a detectar e punir essa conduta com o fito de condicionar comportamentos em nome da segurança no trânsito enquanto valor que abarca a coletividade, e naturalmente, diante da negativa dos condutores em colaborar com tais medidas administrativas – fato tornado dinâmica social recorrente –, de forma justa foi estabelecida punição pela recusa. Caminhando de mãos dadas com o art. 165, não seria razoável pensar que o conteúdo do art. 165-A em termos de punições, devesse se apresentar mais brando, ainda que a recusa, voltemos a frisar, não importe em imputação de consumo de psicoativo ao condutor. Assim, se uma norma legal busca entre outras coisas, moldar comportamentos em nome de um bem estar social que alcance ao máximo a coletividade, não poderíamos pensar um art. 165-A do CTB punindo a recusa de forma mais branda que seu antecessor, sob pena de, nessa hipótese, condicionar negativamente o comportamento dos infratores a não mudarem suas condutas e fazerem escolhas que proporcionariam sanções mais brandas do que deveriam ser. Entendemos que nesse jogo entre o razoável e o proporcional e suas manifestações dentro das normas aplicadas aos casos práticos, no caso do art. 165-A, a medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado que necessariamente se submeterá aos testes/exames para prosseguir viagem, se mostra tão ou mais valiosa que as penalidades propostas no mesmo artigo, sendo eficaz veículo de promoção do direito ao trânsito seguro, nos remetendo a precisa lição de João Baptista da Silva citado por Douglas Salém, que afirma que por vezes as medidas administrativas mesmo sendo diferentes das penalidades, acabam produzindo maior efeito que estas¹⁶³. Afinal, baseado na proposta traçada no item 1, ainda que a recusa não importe imputação de consumo de psicoativo, se um indivíduo, sabendo que pode ser submetido a procedimentos que pretendem certificar consumo de psicoativo, se recusa à submissão a todas as possibilidades de certificação a ele ofertadas, nos leva a pensar, tacitamente, que sua recusa é atitude natural

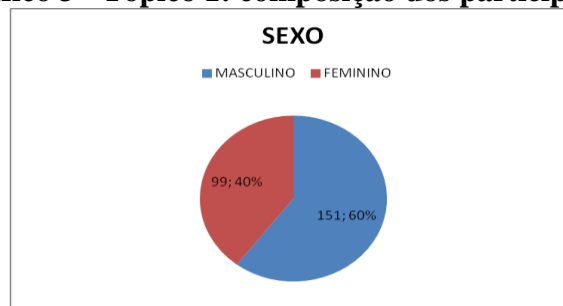
¹⁶³ SALÉM, Douglas. *Op. cit.*, p. 28.

de autodefesa, decorrente da sua íntima convicção de que naquela ocasião não se encontra apto à condução nos termos da lei, justamente por ter praticado conduta diversa da pretendida pela norma, justificando assim a equivalência entre as punições estabelecidas para ambos artigos.

5.3 ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO

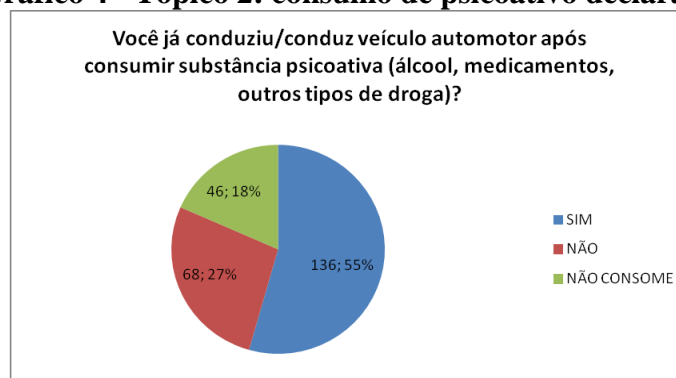
Realizamos de agosto a outubro do corrente ano, pesquisa de campo quantitativa sobre questões relativas à aplicação do art. 165-A do CTB no cotidiano e algumas percepções pessoais diante da norma, com 250 condutores habilitados de 18 a 60 anos nas cidades de Marabá/PA, Belém/PA, Manaus/AM, Palmas/TO, Goiânia/GO, Anápolis/GO, Brasília/DF e Recife/PE. O questionário foi respondido de forma anônima através de formulário eletrônico e os gráficos abaixo exibem os questionamentos realizados e os respectivos resultados.

Gráfico 3 - Tópico 1: composição dos participantes



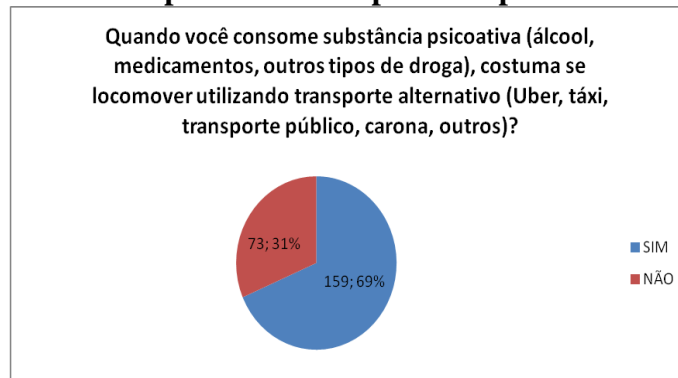
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 4 - Tópico 2: consumo de psicoativo declarado



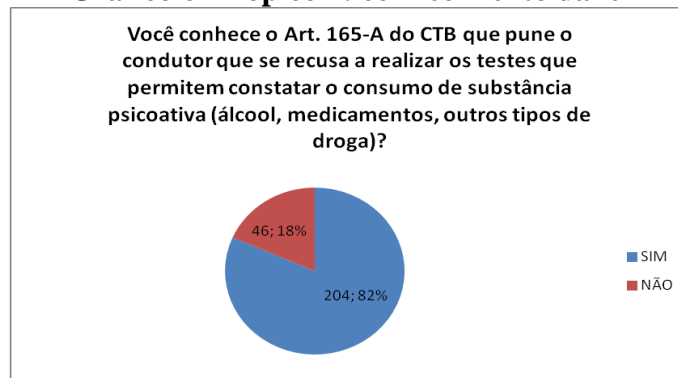
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 5 - Tópico 3: escolha por transporte alternativo



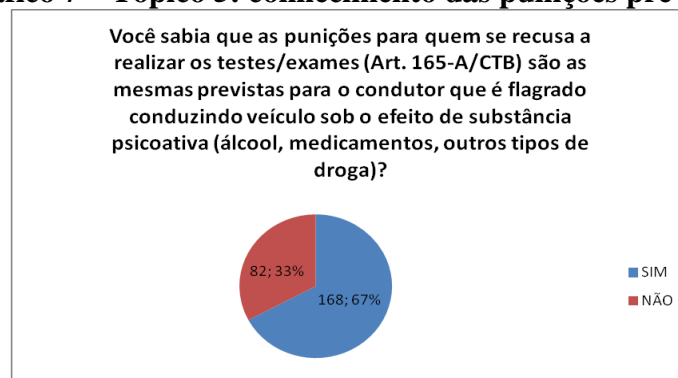
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 6 - Tópico 4: conhecimento da lei



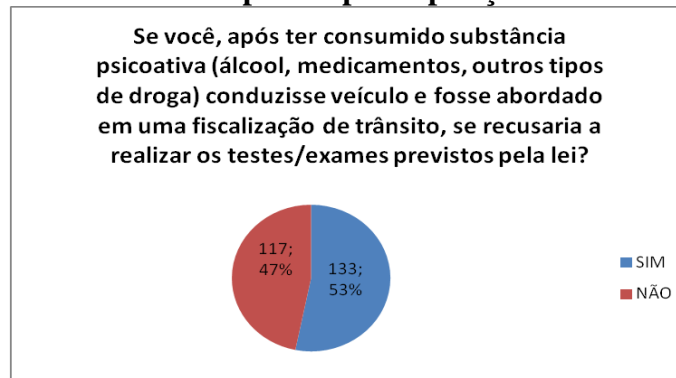
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 7 – Tópico 5: conhecimento das punições previstas



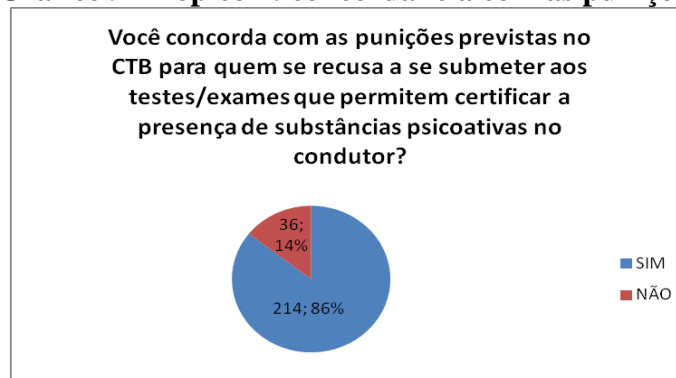
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 8 - Tópico 6: predisposição à recusa



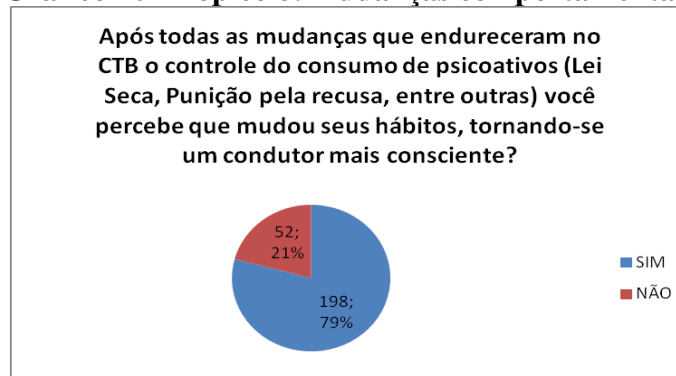
Fonte: Própria (2019).

Gráfico 9 - Tópico 7: concordância com as punições



Fonte: Própria (2019).

Gráfico 10 - Tópico 8: mudanças comportamentais



Fonte: Própria (2019).

Conclusões interessantes foram extraídas da pesquisa de campo: a confirmação do alto índice de consumo de psicoativos em conjunto com a condução de veículos, corrobora os dados exibidos no item 5.1.1 deste capítulo; a adoção de novas alternativas de uso de transporte quando do consumo de psicoativos parece tornar-se dinâmica comum na atualidade, apoiada na difusão em larga escala das variantes desse tipo de serviço; o

conhecimento em massa da existência do art. 165-A não causa estranheza por conta do alcance das informações, porém não representa em igual medida o conhecimento de todos os detalhes do dispositivo; as pessoas tem se mostrado mais inclinadas a se recusarem à submissão aos testes/exames previstos em lei, e em boa parte dos casos, como escape às punições previstas na seara penal, atreladas ao art. 165, por outro lado os que optam pela realização dos testes/exames alegam que um eventual estado flagrantial do consumo não justificaria a opção pela recusa, levando-os a colaborar independente do desfecho legal da situação; por fim, a maioria dos condutores entrevistados alegou mudança de comportamento por conta da rígida política estatal de controle do consumo de psicoativos e segurança no trânsito, e ainda que saibamos que não é regra geral, esperamos um dia que essa mudança se dê por questão de caráter e não somente por uma indução baseada em sanções rígidas.

Da análise da pesquisa percebe-se a confirmação das dinâmicas propostas por Miguel Reale em sua teoria tridimensional, no sentido de que os fatos que sempre estão ligados a valores, requerem, como forma de ruptura de dinâmicas percebidas como negativas, normas de controle que modificam ações, moldando comportamentos de forma a alcançarem ao menos no plano formal, um estágio social tido como desejável.

6. APONTAMENTOS SOBRE A APLICAÇÃO PRÁTICA DO ART. 165-A DO CTB: LEVANTANDO FRAGILIDADES E PROPONDO SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO

A tarefa de aplicação de uma norma jurídica aos casos concretos permite ao agente realizar uma série de inferências, identificando na prática, vulnerabilidades e virtudes, o que possibilita, analisando determinada norma de forma crítica, propor ações de aperfeiçoamento. A experiência adquirida na atividade profissional de fiscalização de trânsito – junto ao Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – DMTU, no município de Marabá/PA –, ao longo de, até o momento do presente trabalho, mais de oito anos de carreira, sendo metade desse período dedicado à fiscalização conjunta das competências do órgão executivo de trânsito do Estado, o que inclui os artigos sobre o consumo de psicoativos, nos permite vislumbrar algumas fragilidades, propondo assim, algumas sugestões que podem aperfeiçoar o exercício da fiscalização do consumo de psicoativos.

6.1 FRAGILIDADES NA FISCALIZAÇÃO DO CONSUMO DE PSICOATIVOS

1. No capítulo anterior, sobre os argumentos em defesa da constitucionalidade do art. 165-A do CTB, no item 1 propusemos que para a caracterização da infração pela recusa aos testes/exames, fossem, no momento da fiscalização, esgotadas todas as ofertas de procedimentos de certificação ao condutor com todas elas recusadas, o que provocou um questionamento sobre a plausibilidade da medida diante de toda a sorte de cenários enfrentados no cotidiano das fiscalizações. Respondendo a esse questionamento, entendemos que a opção estatal pelo teste rápido através do etilômetro se mostra interessante, vantajosa em termos de praticidade e dinâmica de realização, contudo, se consolidou em detrimento dos outros métodos de detecção. Imagine um cenário prático utilizando a realidade do estado do Pará, podendo ser facilmente verificado em qualquer outro estado da federação: uma guarnição do Detran, em viagem por município longínquo do estado com a missão de realizar fiscalização do consumo de psicoativos e utilizando por padrão o etilômetro como forma de detecção, se depara com condutor que ao recusar o teste, exige a realização de exame de sangue, ou ainda, sua própria condução à autoridade competente afim de realizar exame pericial. Como desfecho para esse caso, certamente a realização do exame de sangue restaria prejudicada, e um exame pericial se possível, talvez só fosse realizado com a colaboração de médico da rede pública municipal, haja vista que unidades do Centro de Perícias Científicas

Renato Chaves, órgão oficial do Estado do Pará em termos de perícias forenses só estão implantadas nas maiores cidades do estado. Agora imagine os cenários práticos de alguns municípios paraenses, onde, a despeito de existirem órgãos fiscalizadores nas três esferas: Município, Estado e União, e os órgãos municipais por vezes, trabalharem com as competências do órgão de trânsito estadual, só conseguirem efetuar testes de etilômetro quando fiscalizam em conjunto com o Detran, ou quando levam suas demandas aos postos da PRF e utilizam os equipamentos desta. Vemos assim, uma fragilidade em termos de instrumentalização de todos os testes/exames previstos em lei, que não conseguem ser efetivados em todos os cenários práticos das fiscalizações Brasil afora, o Estado dispõe a norma, mas, nem sempre provê condições efetivas para que os servidores responsáveis a apliquem com máxima eficiência.

2. Como já exposto no capítulo anterior, dados de estudos nacionais sobre o consumo de psicoativos evidenciaram aumento do consumo no território nacional, e, ainda que o álcool tenha se mantido como psicoativo mais consumido, também mostraram aumento no consumo de outros psicoativos. Assim, cada vez mais condutores tem acessado as vias públicas tendo usado psicoativos diversos do álcool, como drogas ilícitas ou mesmo fármacos com poder de influência sobre as faculdades necessárias à condução de veículos automotores, e ainda que aceitassem se submeter ao teste do etilômetro, não demonstrariam resultado positivo, apesar de estarem conduzindo influenciados por psicoativo. Apesar dos diversos programas de testes já realizados em vários estados do país, ainda não contamos de forma regulamentada na legislação, com testes rápidos que detectem o consumo de psicoativos diversos do álcool, e percebemos que a prática das fiscalizações está de fato calcada nos ditames do § 2º do art. 3º da Res. Contran nº 432/2013, designando que “nos procedimentos de fiscalização deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro”¹⁶⁴, dinâmica que se manifesta em detrimento, primeiramente, da detecção dos psicoativos diversos do álcool, e em última medida, do próprio exame de sangue, que momentaneamente é a única forma hábil de detectar o consumo de psicoativos ilícitos e fármacos, e, por ser mais invasivo que o teste de etilômetro possui o agravante de ser facilmente mais rejeitado que o primeiro.

3. Outra fragilidade percebida está na formação técnica dos agentes fiscalizadores, ao passo que a legislação de trânsito faculta-os em casos de necessidade – geralmente diante da recusa á submissão aos testes/exames do consumo de psicoativos pelo condutor –, a confecção do TCSACP que pode servir de lastro probatório para autuação nas infrações

¹⁶⁴ BRASIL. CONTRAN. Resolução n. 432, de 23 de janeiro de 2013. *Op. cit.* on-line.

administrativas previstas nos artigos 165 e 165-A, e ainda para a apresentação em sede policial no caso do crime de trânsito previsto do art. 306, todos do CTB. A fiscalização de trânsito voltada à pesquisa do consumo de psicoativos pelos condutores está inserida no campo da toxicologia forense¹⁶⁵, definida de forma genérica por Jorge Vanrell como “o ramo da ciência que se ocupa dos efeitos adversos das substâncias”¹⁶⁶, através de “conhecimentos físicos, químicos e biológicos aplicados ao estudo das substâncias nocivas à saúde e à vida”¹⁶⁷, podendo instruir as atividades policiais e jurisdicionais quando necessário. Portanto, se mostra de vital importância, o agente fiscalizador possuir conhecimentos relativos a essa área do conhecimento ajudando-o a visualizar com mais clareza certos estados, e evitando com que o TCSACP seja confeccionado de forma incorreta, não correspondendo à realidade observada, podendo segundo o professor de Direito de trânsito, Vagner Oliveira, não cumprir com seu mister de constatar alteração das capacidades psicomotoras ao não delimitar claramente o lapso temporal do consumo do psicoativo, não relacionando os sinais observados pelo agente à incontestável alteração psicomotora e ainda enumerando sinais divergentes ou contraditórios¹⁶⁸.

6.2 SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO PARA A FISCALIZAÇÃO DO CONSUMO DE PSICOATIVOS

1. Sentimos que esta seja a sugestão mais importante desta seção, e, apesar de não se conectar diretamente com as ações de fiscalização, mas em última análise tendo o poder de impactá-las inequivocamente, entendemos que a raiz da problemática da condução de veículos associada ao consumo de psicoativos seja de cunho cultural, tanto pelo desrespeito às leis, quanto pela alegação dos condutores de que o consumo de psicoativos não interfere em suas atividades, o que demonstra um individualismo exacerbado, tendo assim, a educação dos condutores papel primordial na resolução desse quadro. Voltamos a frisar que este trabalho discute o conjunto normativo sobre esse assunto dispendo o consumo zero de psicoativos pelos condutores, sem entrarmos no mérito da existência ou não de uma margem de tolerância de consumo de psicoativo segura para a condução de veículos. O antropólogo Roberto da Matta, aborda no livro *O que faz o Brasil, Brasil?*, a temática da tendência do brasileiro a

¹⁶⁵ SENAD - Secretaria Nacional de Política Sobre Drogas. *Op. cit.* p. 40.

¹⁶⁶ VANRELL, Jorge Paulete. **Vade Mecum de medicina e odontologia legal**. – 2ª Edição/Jorge Paulete Vanrell; Maria de Lourdes Borborema. Leme: J. H. Mizuno, 2011. p. 557.

¹⁶⁷ *Idem.*

¹⁶⁸ OLIVEIRA, Vagner Luciano. **Termo de constatação de embriaguez que não constata a embriaguez**. Disponível em: <<https://academiadodireitodetransito.com/2018/07/12/termo-de-constatacao-de-embriaguez-que-nao-constata-a-embriaguez>>. Acesso em: 08 nov. 2019. on-line.

descumprir normas, questionando a forma como nos relacionamos e agimos diante de normas de caráter universal, se somos doutrinados desde cedo a elevarmos nossas vontades passando por cima das normas e dos direitos das outras pessoas. Da Matta responde através do excerto:

Num livro que escrevi – **Carnavais, malandros e heróis** –, lancei a tese de que o dilema brasileiro residia numa trágica oscilação entre um esqueleto nacional feito de leis universais cujo sujeito era o indivíduo e situações onde cada qual se salvava e se despachava como podia, utilizando para isso o seu sistema de relações pessoais. Haveria assim, nessa colocação, um verdadeiro combate entre leis que devem valer para todos e relações que evidentemente só podem funcionar para quem as tem. O resultado é um sistema social dividido e até mesmo equilibrado entre duas unidades sociais básicas: o indivíduo (o sujeito das leis universais que modernizam a sociedade) e a pessoa (o sujeito das relações sociais, que conduz ao polo tradicional do sistema) Entre os dois, o coração dos brasileiros balança. E no meio dos dois, a malandragem, o “jeitinho” e o famoso e antipático “sabe com quem está falando?” seriam modos de enfrentar essas contradições e paradoxos de modo tipicamente brasileiro. **Ou seja: fazendo uma mediação também pessoal entre a lei, a situação onde ela deveria aplicar-se e as pessoas nela implicadas, de tal sorte que nada se modifique, apenas ficando a lei um pouco desmoralizada – mas, como ela é insensível e não é gente como nós, todo mundo fica, como se diz, numa boa, e a vida retorna ao seu normal...**¹⁶⁹ (Grifo nosso)

Sobre a forma como o brasileiro se comporta no trânsito, o mesmo Da Matta com outros autores, no livro *Fé em Deus e pé na tábua: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, sustenta essa visão de um condutor agressivo, individualista, que desrespeita leis, asseverando que:

A questão do comportamento no trânsito tem muitas facetas, mas vale mencionar [...]um de seus pontos capitais, a saber: a imensa dificuldade de obedecer às leis, de seguir as normas mais banais e comezinhas destinadas ao gerenciamento do movimento de veículos e indivíduos nas vias públicas.¹⁷⁰

Desta forma, consignamos que o Estado brasileiro implemente de fato, os ditames dos artigos 74 e 76 do CTB, que disciplinam que:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

[...]

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.¹⁷¹

¹⁶⁹ MATTA, Roberto Augusto da. **O que faz o Brasil, Brasil?**. Rio de Janeiro: Rocco, 1986. p. 64.

¹⁷⁰ MATTA, Roberto Augusto da. *Fé em Deus e pé na tábua: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil* / Roberto DaMatta; com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. – Rio de Janeiro: Rocco Digital, 2012. [recurso eletrônico] n.p.

¹⁷¹ BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. *Op. cit.* on-line.

Pensamos nesta promoção a nível de conteúdo pedagógico a ser incluído nos currículos da Base Nacional Comum Curricular – BNCC, com destaque para a etapa do ensino fundamental, por conta da série de transformações das mais diversas ordens, experimentadas pelos alunos, e também no ciclo do ensino médio, por ser estatisticamente a faixa etária de maior entrada no mundo dos psicoativos. Assim estaria a se usar de fato a ferramenta educação como vetor de transformação comportamental e cultural dos indivíduos, visando a consolidação de um ambiente trânsito mais racional e solidário.

2. Com base nas argumentações expostas no item 1 do tópico 5.2 no capítulo anterior e no item 1 do tópico 6.1 do presente capítulo, sugerimos a mudança do procedimento de fiscalização do art. 165-A, onde, ao considerar que a punição recai sobre a negativa diante de uma ação de fazer, com a recusa aos testes/exames não importando em imputação da conduta prevista no art. 165, mostra-se necessária a oferta de todos os testes/exames previstos nos incisos de I a IV do art. 3º da Res. Contran nº 432/2013, com a consequente recusa a todos esses procedimentos, para então ser lavrada a autuação baseada no art. 165-A do CTB. Ressaltamos que em relação ao Inc. IV que trata da verificação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora pugnamos que para fins de fiscalização das infrações administrativas dos artigos 165 e 165-A, seja trabalhada somente a variante de verificação de sinais disposta no Inc. II do art. 5º da resolução ora tratada, com os sinais constatados pelo agente de fiscalização através do TCSACP, e o procedimento do Inc. I do mesmo artigo – exame clínico realizado por médico perito –, sendo indicado somente no caso de apresentação do condutor em sede policial por conta de suspeita de cometimento do crime de trânsito do art. 306. Em consequência deste apanhado, entendemos necessária a alteração da ficha individual de enquadramento do art. 165-A alterando todos os campos necessários (tipificação resumida e do enquadramento, amparo legal, quando autuar) de forma a adequá-la a identidade própria do referido artigo, abandonando as menções ao § 3º do art. 277 cumulada com o art. 165, e sobretudo no campo *quando autuar*, removendo a menção “e não apresentar ou apresentar apenas um sinal de alteração da capacidade psicomotora”, e trocando o restante da disposição de modo a mencionar a oferta a todos os testes/exames com suas consequentes recusas para o enquadramento na infração administrativa.

3. Conforme abordado anteriormente, vislumbramos a ausência de previsão legal para a adoção de testes rápidos de detecção de psicoativos diversos do álcool. Relatório da SENAD sobre o uso de psicoativos nas estradas sustenta o sucesso em vários países, da implantação de testes rápidos em etapas de triagem e confirmação, baseados na saliva dos condutores como matriz de escolha pela dificuldade de adulteração e fidelidade para a

demonstração de uso recente de psicoativo, sendo não invasivo, evitando constrangimentos e proporcionando rapidez no procedimento de fiscalização¹⁷². Convencionou-se nomear popularmente este tipo de dispositivo como drogômetro, e vários eventos teste já foram realizados ou estão em curso pelo país, e usaremos os testes realizados pela PRF e Detran/DF como exemplos. Reportagem veiculada pelo programa AutoEsporte, mostrou o trabalho da PRF que vem testando o drogômetro baseado na matriz salivar, que detecta uma ampla gama de psicoativos ilícitos e fármacos amplamente utilizados no mercado nacional tendentes a influenciar a condução dos veículos, obtendo resultados preocupantes. Com cerca de 2.000 testes realizados, os psicoativos mais encontrados são cocaína, maconha e anfetaminas, com porcentagens de testes positivos beirando a casa dos 20% em determinados grupos de condutores (caminhoneiros, motociclistas, p.ex.)¹⁷³. Reportagem do Jornal Nacional veiculada no corrente ano sobre os testes com drogômetro realizados pelo Detran/DF, mostrou um modelo diferente de dispositivo em relação ao testado pela PRF, que utiliza matriz contida no suor dos dedos do condutor, mostrando-se ainda menos invasivo que o dispositivo baseado na saliva, porém mantendo as mesmas características de funcionamento do drogômetro salivar¹⁷⁴. Importante frisar que as detecções positivas durante a abordagem podem ser retestadas em laboratório, utilizando a mesma amostra colhida na fiscalização, confirmando ou não o primeiro resultado em intervalo de até 12 horas, e caso o condutor não concorde com o resultado, uma segunda amostra é colhida ficando armazenada por até 3 (três) meses¹⁷⁵. Torna-se o drogômetro um instrumento de grande valia para a fiscalização do consumo de psicoativos, sendo nossa sugestão no sentido de ocorrer tão logo, a homologação do respectivo aparelho pelo Contran, utilizando-se do dispositivo encartado no § 4º do art. 306 do CTB, já comentado no capítulo 3, como lastro para submetê-lo a homologação do INMETRO e posteriormente sua inclusão no ordenamento via atualização no texto da Res. Contran nº 432/2013, reposicionando os incisos do art. 3º e inserindo o novo Inc. IV no mesmo artigo com a seguinte redação: “IV – teste em aparelho destinado à detecção de psicoativo diverso do álcool na saliva ou suor (drogômetro);”. Além da inclusão de nova seção com os respectivos dispositivos:

¹⁷² SENAD - Secretaria Nacional de Política Sobre Drogas. *Op. cit.* p. 40.

¹⁷³ AUTOESPORTE. 1 vídeo (3:31 min). Testes com equipamento que pode vir a ser usado em blitz de trânsito. **Publicado pelo portal globoplay**, exibição em 7 Jul 2019. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/7746583/programa/>>. Acesso em: 18 nov. 2019. on-line.

¹⁷⁴ NACIONAL, Jornal. 1 vídeo (2:20 min). Detran-DF começa a testar equipamento que revela se motorista consumiu drogas. **Publicado pelo portal globoplay**, exibição em 30 Ago 2019. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/7886092/>>. Acesso em: 18 nov. 2019. on-line.

¹⁷⁵ AUTOESPORTE. *Op. cit.* on-line.

DO TESTE DO DROGÔMETRO

Art. 4-A O drogômetro, independente da matriz de referência utilizada (saliva ou suor), 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;

§ 1º. Quando o resultado do teste do drogômetro atestar presença de psicoativo, deverá ser a amostra utilizada inicialmente, devidamente separada, enviada e analisada em laboratório conveniado a fim de obter a confirmação do resultado inicial.

§ 2º. Caso requerido pelo condutor testado, poderá ser colhida segunda amostra que será armazenada pelo prazo de três meses, para fins de exame de contraprova.

4. Anteriormente, conforme o item 5 do tópico 5.2 do capítulo anterior, nos posicionamos em consonância com a desnecessidade da produção de prova quando da autuação do condutor no art. 165-A embasada pela jurisprudência do TJDF, porém como entendemos não ser esta visão ainda consolidada em termos gerais, e levando em consideração, também, a fiscalização do art. 165, sugerimos que nas fiscalizações do consumo de psicoativos, desde o princípio da abordagem, esteja o agente público utilizando de forma integrada ao fardamento, câmera corporal – *body-worn camera*¹⁷⁶ –, e nos demais espaços físicos de realização das fiscalizações quando necessário, câmeras convencionais fornecidas e monitoradas pela Administração pública responsável. Com isso busca-se limitar dentro do princípio da legalidade a atuação do agente, e contribuir como meio probatório dentro de dinâmicas judiciais a partir das imagens e áudios captados, desde que os fiscalizados sejam previamente informados da gravação, sob o risco de desrespeito aos direitos à imagem, privacidade, honra e à não autoincriminação, e ainda, que o manuseio obedeça uma série de regras, como a integridade no armazenamento e manuseio dos conteúdos, o livre acesso às partes envolvidas, e o devido descarte após o tempo necessário de manutenção do material¹⁷⁷, devendo todas essas recomendações serem incorporadas ao ordenamento, assim como ocorre com a Res. Cetran/RS nº 075/2013¹⁷⁸ nos arts. 18 a 21. Sugerimos ainda, em conjunto com o

¹⁷⁶ Câmera usadas no corpo. (Tradução nossa).

¹⁷⁷ DA SILVA, Artur Felipe Gomes Ribeiro. **O controle da atividade policial e do respeito aos direitos humanos através de câmeras em viaturas e em vestimentas de policiais**. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Juiz de Fora. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/4250/1/arturfelipegomesribeirodasilva.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2019. p. 23-27-28-44.

¹⁷⁸ RIO GRANDE DO SUL. CETRAN. **Resolução n. 075/2013**: dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra

uso das câmeras, sempre que iniciados os primeiros contatos do processo de abordagem, que o sejam realizados com o agente utilizando o etilômetro em sua variante passiva que trabalha captando e analisando o ar expelido pelo condutor sem o contato direto deste com o aparelho, como forma de triagem e de dar mais rapidez aos procedimentos, e daí, em caso de manifestação positiva do etilômetro passivo no sentido de suspeição, ofertar ao condutor teste definitivo no aparelho convencional, além da oferta dos outros procedimentos previstos em lei.

5. Por guardar estreita relação com a Medicina Legal integrando a Toxicologia Forense, conforme abordamos no tópico anterior, entendemos haver por parte dos agentes, de maneira geral, deficiência quanto ao conhecimento das noções desta seara científica, e suas aplicações nos procedimentos de fiscalização do consumo de psicoativos. Assim, considerando a Portaria Denatran nº 94/2017¹⁷⁹ que estabelece e regulamenta o curso de agente de trânsito, definindo sua carga horária, estrutura curricular mínima, abordagem didático-pedagógica e outros, sugerimos a inclusão de um módulo voltado a transmitir noções de Medicina Legal calcadas na Toxicologia Forense, de forma a preparar o agente fiscalizador para melhor tratar os dados que porventura se evidenciem em suas abordagens, permitindo repassar às autoridades competentes informações com o máximo de fidedignidade, deixando claro que não é o foco desta visão preparar o agente fiscalizador no sentido de diagnosticar estados, pois isso seria usurpar uma função que não lhe compete.

6. Por fim, indicamos sugestão meramente formal no sentido de adaptar trechos do CTB e da Res. Contran nº 432/2013 aos cenários aqui propostos e as alterações legislativas já vigentes. O Inc. IX do art. 269 do CTB passaria a vigorar com a seguinte redação: “IX – realização de teste de dosagem de alcoolemia e detecção de psicoativos diversos do álcool, ou perícia de psicoativos que determinem dependência física ou psíquica;”. O parágrafo único do art. 6º da Res. Contran nº 432/2013 seria removido, dando lugar ao art. 6-A com a seguinte redação: “Art. 6-A A infração prevista no art. 165-A do CTB se dará com a simples recusa do condutor a ser submetido aos testes, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita

substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em complementação à Resolução nº 432/2013 do CONTRAN, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.cetran.rs.gov.br/upload/20170509132111resolucao_75___procedimentos_para_fiscalizacao_165.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019. p. 10-11.

¹⁷⁹ BRASIL. DENATRAN. **Portaria n. 94, de 31 de maio de 2017**: institui o CURSO DE AGENTE DE TRÂNSITO para profissionais que executem as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/images/Portarias-Denatran/2017/Portaria0942017.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2019. on-line.

certificar influência de substância psicoativa, independentemente da produção de outras provas.”. Incluir-se-ia ainda parágrafo único com a disposição: “Parágrafo único. Para fins de enquadramento no artigo supramencionado, é necessário ofertar ao condutor os procedimentos previstos nos incisos do art. 3º desta Resolução, procedendo a autuação somente em caso de recusa a todas as ofertas.”. E finalmente, no art. 8º, transformar o Inc. IV em V, acrescentando novo Inc. IV com a seguinte redação: “IV – no caso do teste do drogômetro, a marca, modelo e nº de série do aparelho, nº do teste, e em caso positivo de detecção o psicoativo encontrado;”.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A despeito dos posicionamentos contrários ao art. 165-A do CTB, procuramos demonstrar que o seu conteúdo se amolda perfeitamente à ordem constitucional vigente. O referido artigo, tomando como base a abordagem tridimensional proposta neste trabalho, está perfeitamente enquadrado dentro de um contexto histórico-social traduzido como *fato*, qual seja, uma sociedade marcada pelo consumo de psicoativos, de forma tal a alcançar esta dinâmica o *status* de fato social, movimentando-se simultaneamente com outras dinâmicas, que nomeamos fatos adjacentes, como o consumo de psicoativos associado às tarefas cotidianas, sendo para fins deste trabalho, relacionado com a condução de veículos no ambiente trânsito, de forma a contribuir com os altos índices de eventos danosos que, matando ou debilitando pessoas, colaboram com uma perversa estatística que coloca o trânsito brasileiro entre os mais violentos do planeta.

Caminhando de mãos dadas com um fato, está o *valor*, e em nossa abordagem, os valores naturalmente ligados aos fatos aqui trabalhados são, em primeira medida: a salvaguarda da dignidade das pessoas; e ainda, através do conceito proposto pelo CTB, o usufruto de um ambiente trânsito em condições seguras sendo esse ideal de segurança, valor alçado ao patamar de direito fundamental social/coletivo implícito de segunda geração. Assim, a partir das tensões geradas nessa relação fático-axiológica, surgem as normas, como medida necessária, impositiva, tendente a romper tal tensão, condicionando comportamentos e almejando a ordem social.

Deste cenário, de fatos, valores, tensões e normas, por vezes, os indivíduos motivados por uma visão individualista e deturpada da missão normativa, ignoram esta última, acabando por movimentar novos fatos, e conseqüentemente novos valores, gerando novas tensões, que resultam em novas normas. E o art. 165-A do CTB nada mais é que um produto dessa cadeia, confirmando o conceito vislumbrado brilhantemente há décadas por Miguel Reale.

Para além dessa abordagem filosófica, nos parece interessante mesmo discutir. E o bom da discussão construtiva, é nos posicionar em um lado e amearhar argumentos para defender aquilo que julgamos ser o “mais correto”. Pois bem, em nossa humilde análise nos posicionamos pela constitucionalidade do art. 165-A do CTB. O artigo em questão não desrespeita o direito à não autoincriminação, pois pune tão somente uma recusa que se perfaz em uma conduta negativa diante de uma obrigação de fazer, não imputando ao condutor em momento algum, a conduta prevista no art. 165. Trata-se de uma infração administrativa de

caráter formal, que se confirma tão somente com o comportamento contrário ao ditame legal, não mantendo conexão alguma com conteúdo de ordem penal/processual penal, razão pela qual vemos afastado o desrespeito ao direito supramencionado, aliás, entendendo que a salvaguarda deste direito é estendida demais em nosso ordenamento, de forma a querer portar-se como escudo para impunidades, ainda que não enxerguemos ser proposital essa dinâmica.

Da mesma forma não entendemos ferida a presunção de inocência do condutor recusante, simplesmente por que a punição pela sua recusa não lhe imputa conduta diversa, razão pela qual entendemos ser desnecessária a obrigação de arrolar conteúdo probante ao procedimento realizado em sede de recusa. E ainda que se mantenha essa necessidade, o simples fato do agente fiscalizador – diante da recusa do condutor em colaborar –, lançar mão do preenchimento de um termo que atesta as circunstâncias do ocorrido, ou se socorrer de outros meios de registro, já consagra o princípio ora comentado, pois transfere o ônus probante ao Estado.

Falta de razoabilidade ou proporcionalidade no que propõe o artigo? De igual forma entendemos que não. A política estatal de trânsito, diante do cenário caótico em que estamos inseridos há décadas é clara: rigor absoluto no controle da prática da condução marcada pelo consumo de psicoativos. Portanto se uma conduta confirmada através de testes/exames ou outros meios de detecção prevê as sanções X, a recusa em se submeter a todos os procedimentos que permitem certificar a primeira conduta, não poderia de forma alguma ser sancionada em menos do que X; ainda que se trate de conduta diversa daquela, frise-se.

Entretanto, é necessário estabelecer parâmetros limitadores para a atividade estatal, e logicamente a dinâmica da recusa não pode ser sancionada de qualquer forma. Somos partidários da punição pela recusa somente após a oferta de todos os procedimentos que a lei prevê, não antes disso. O ponto de reflexão nessa postura é: o Estado instrumentaliza as leis e as cobra da sociedade, mas o mesmo Estado em suas diversas facetas, confere condições para os aplicadores das normas, neste caso o art. 165-A do CTB, trabalharem estas na perfeição descrita em seus textos? Conseguiriam hoje, os agentes de fiscalização de trânsito Brasil afora, ofertarem aos condutores todos os procedimentos certificadores que o CTB prevê? Pela nossa experiência prática, duvidamos, infelizmente.

Assim percebemos que muitos detalhes nas normas são passíveis de aperfeiçoamento, e com os artigos do CTB que fiscalizam o consumo de psicoativos não seria diferente, dito insto, ressaltamos as propostas de intervenção feitas no capítulo anterior. Passadas todas essas abordagens e voltando ao fator discussão, procuramos saber o que as pessoas – grandes destinatários das normas –, pensam destas.

Para isso, entrevistamos sobre questões relativas ao art. 165-A do CTB, 250 condutores habilitados (18 a 60 anos) em várias cidades brasileiras no período de agosto a meados de outubro do corrente ano. Analisando o questionário identificamos dinâmicas já sustentadas ao longo deste trabalho: a grande quantidade de condutores que já conduziu logo após terem consumido psicoativos; a quantidade maior de condutores recusando à submissão aos procedimentos de detecção, talvez como escape do crime de trânsito; o conhecimento da norma por grande parte dos condutores, porém, sem nem todos saberem todos os detalhes da norma que dizem conhecer. Contudo, vemos os comportamentos sendo afetados pela norma, com grande quantidade de condutores utilizando meios de transporte alternativos quando consomem psicoativos, ou admitindo ter mudado de postura por conta do endurecimento das leis.

O questionário apesar de diminuto confirma a dinâmica pensada por Reale quando exhibe dados no sentido de mostrar a norma moldando condutas, provocando novos fatos e ao menos em tese, novos valores sociais. Para além das normas e sua influência, fica o desejo de experimentarmos uma verdadeira mudança cultural, onde o cenário seja de mais solidariedade no trânsito, com estatísticas menos dramáticas, e condutores mais conscientes em respeitar os direitos coletivos, em última reflexão respeitando os próprios, alcançando um estágio onde as punições pela recusa ou pelo flagrante em si, serão a exceção, e a segurança no trânsito a regra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCÂNTARA, Francilvon Sousa. **Violação aos princípios constitucionais penais da não autoinriminação e da presunção da inocência: inserção do Artigo 165-A (Lei 13.281/2016) no CTB**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2016. 23 p.
- ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Resumo de direito administrativo descomplicado**. – 8. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015. 414 p.
- ALEXY, Robert. **Teoria dos Direitos Fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2008. Título original: Theorie der Grundrechte.
- ARANÃO, Adriano. **A prova da embriaguez ao volante em face da Lei nº 11.275/2006**. *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1267, 20 dez. 2006. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/9301>>. Acesso em: 30 set. 2019
- ARAÚJO, Julyver Modesto de. Art. 162 - Alterações do CTB decorrentes da Lei n. 13.281/16, por Julyver Modesto de Araujo. *In: CTB DIGITAL*. São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/628>>. Acesso em: 03 out. 2019
- AUTOESPORTE. 1 vídeo (3:31 min). **Testes com equipamento que pode vir a ser usado em blitz de trânsito. Publicado pelo portal globoplay, exibição em 7 Jul 2019**. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/7746583/programa/>>. Acesso em: 18 nov. 2019
- BERWIG, Aldemir. **Direito do trânsito**/Aldemir Berwig. – Ijuí: Ed. Unijuí, 2013. – 102 p. – (Coleção educação a distância. Série livro-texto).
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 26 ago. 2019
- BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm> Acesso em: 23 set. 2019
- BRASIL. **Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979**. Modifica disposições da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito). Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6731.htm> Acesso em: 23 set. 2019

BRASIL. Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996. Dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9294.htm> Acesso em: 01 out. 2019

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm> Acesso em: 26 ago. 2019

BRASIL. Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006. Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11275.htm#art1> Acesso em: 18 set. 2019

BRASIL. Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2013. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm>. Acesso em: 08 out. 2019

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art5>. Acesso em: 01 out. 2019

BRASIL. Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 02 out. 2019

BRASIL. Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm#art2>. Acesso em: 03 out. 2019

BRASIL. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm>. Acesso em: 03 out. 2019

BRASIL. Lei nº 13.840, de 05 de junho de 2019. Altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13840.htm>. Acesso em: 08 out. 2019

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 20 set. 2019

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del3651.htm>. Acesso em: 20 set. 2019

BRASIL. Decreto-Lei nº 912, de 2 de outubro de 1969. Modifica a redação do artigo 47 e a alínea "a", do inciso XXX do artigo 89 da Lei n. 5108, de 21 de setembro de 1966, que institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-912-2-outubro-1969-375231-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2019

BRASIL. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automoveis. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/norma/589103/publicacao/15797385>>. Acesso em: 22 jul. 2019

BRASIL. Decreto nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922. Autoriza a concessão de subvenção ao Districto Federal e aos Estados que construírem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territorios. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em: 22 jul. 2019

BRASIL. **Decreto nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927.** Crêa o "Fundo Especial para Construção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em: 22 jul. 2019

BRASIL. **Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928.** Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 22 set. 2019

BRASIL. **Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968.** Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D62127.htm>. Acesso em: 25 set. 2019

BRASIL. **Decreto nº 592, de 6 de julho de 1992.** Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Promulgação. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm>. Acesso em: 22 out. 2019

BRASIL. **Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992.** Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0678.htm>. Acesso em: 22 out. 2019

BRASIL. **Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008.** Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6488.htm>. Acesso em: 01 out. 2019

BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 737, de 10 de dezembro de 1989:** Disciplina as ações e os meios para a comprovação de embriaguez de condutor de veículo. Disponível em: <https://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/res_ant_1998.zip>. Acesso em: 18 set. 2019

BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 52, de 21 de maio de 1998:** disciplina o uso de medidores de alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano de acordo com os artigos 165, 276 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 18 set. 2019

- BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 81, de 19 de novembro de 1998:** disciplina o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 18 set. 2019
- BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 206, de 20 de outubro de 2006:** dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 01 out. 2019
- BRASIL. CONTRAN. **Resolução n. 432, de 23 de janeiro de 2013:** dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 02 out. 2019
- BRASIL. DENATRAN. **Portaria n. 94, de 31 de maio de 2017:** institui o CURSO DE AGENTE DE TRÂNSITO para profissionais que executam as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/images/Portarias-Denatran/2017/Portaria0942017.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2019
- BRASIL. Ministério Público Federal. PARECER: Nº 236/2018 - BPS. Subprocurador-Geral da República: Brasilino Pereira dos Santos. MPF, 2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pgr/documentos/STJ_REsp1720065RJ_Bafometro.pdf>. Acesso em: 10 out. 2019
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. RECURSO ESPECIAL: REsp 1677380 RS 2017/0136731-0. Relator: Ministro Herman Benjamin. DJe: 16/10/2017. **STJ**, Revista Eletrônica de Jurisprudência 2019. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201701367310&dt_publicacao=16/10/2017>. Acesso em: 10 out. 2019
- BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Súmulas da Turma de Uniformização dos Juizados Especiais do Distrito Federal. SÚMULA: Súmula nº 16 UNJ 2019.00.2.002977-0. Relator: Juiz Asiel Henrique de Sousa. Data do julgamento: 12/09/2019. **TJDFT**, Súmulas dos Juizados Especiais. Disponível em: <<https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/sumulas/sumulas-do-juizado-especial/sumulas-do-juizadoespecial>>. Acesso em: 13 nov. 2019
- CARDOSO, Ronaldo. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito 2019.** [S. l.], 2019. Disponível em: <<https://www.autoescolaonline.net/manual-brasileiro-de-fiscalizacao-de-transito-2019/>>. Acesso em: 12 out. 2019

- CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. – 30. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2016
- CARVALHO, Matheus. **Manual de direito administrativo**. – 2. ed. rev., ampl. e atual. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2015. 1185 p.
- CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Breves comentários à Lei 13.840/2019, que promoveu alterações na Lei de Drogas**. Disponível em: <<https://www.dizerodireito.com.br/2019/06/breves-comentarios-lei-138402019-que.html>>. Acesso em: 08 out. 2019
- DA SILVA, Artur Felipe Gomes Ribeiro. **O controle da atividade policial e do respeito aos direitos humanos através de câmeras em viaturas e em vestimentas de policiais**. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Juiz de Fora. 57 p. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/4250/1/arturfelipegomesribeirodasilva.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2019
- DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. Tradução: Paulo Neves; Revisão da tradução: Eduardo Brandão. – 3ª ed. – São Paulo: Martins Fontes, 2007. – (Coleção tópicos).
- FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Pós-graduação Latu Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville.
- FUSSY, Peter. Recusas ao bafômetro superam flagrantes por dirigir bêbado nas rodovias federais. In: **G1: AUTO ESPORTE**. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/recusas-ao-bafometro-superam-multas-por-dirigir-bebado-nas-rodovias-federais.ghtml>. Acesso em: 6 nov. 2019
- GAMA, Vinicius Fernandes; OTTONI, Thiago Rodrigues. **O paradoxo legislativo do Código de Trânsito Brasileiro, através de seu artigo 165-A**. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Formação de Praça) - Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás, [S. l.], 2018. Disponível em: <<http://dspace.pm.go.gov.br:8080/pmgo//handle/123456789/1298>>. Acesso em: 18 out. 2019
- GEOGRAPHIC, National. **A história do consumo de álcool ao longo dos tempos**. Disponível em: <<https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/grandes-reportagens/1180-a-historia-do-consumo-do-alcool-ao-longo-dos-tempos>>. Acesso em: 19 jul. 2019
- GEREMIAS, Daiana. **O primeiro acidente fatal de automóvel na história ocorreu a 6 km/h (2018)**. Disponível em: <<https://www.megacurioso.com.br/carros/40174-o-primeiro-acidente-fatal-de-automovel-na-historia-ocorreu-a-6-km-h.htm>>. Acesso em: 22 jul. 2019

- GOMES, Luiz Flávio. **Princípio da não auto-incriminação: significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência.** Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2066298/principio-da-nao-auto-incriminacao-significado-conteudo-base-juridica-e-ambito-de-incidencia>>. Acesso em: 21 out. 2019
- HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão.** RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRAN_SITO_SEGURO_Direito_Fundamental__CASSIO_HONORATO__Texto_impreso_RT_911_em_Set_2011.pdf>. Acesso em: 21 out. 2019
- MATTA, Roberto Augusto da. Fé em Deus e pé na tábua: **Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil** / Roberto DaMatta; com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. – Rio de Janeiro: Rocco Digital, 2012. [recurso eletrônico]
- MATTA, Roberto Augusto da. **O que faz o Brasil, Brasil?**. Rio de Janeiro: Rocco, 1986. 86 p.
- MEDEIROS, Débora; TÓFOLI, Luís Fernando. Mitos e evidências na construção das políticas sobre drogas. **Boletim de Análise Político-Institucional / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.** – n.18, Brasília, 2018. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8846/1/Bapi_18.pdf#page=55>. Acesso em: 19 jul. 2019
- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro.** / José Emmanuel Burle Filho. – 42. ed. / atual. até a Emenda Constitucional 90, de 15.9.2015. - São Paulo: Malheiros, 2016. 968 p.
- MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** – 26. ed. rev. E atual. até a emenda constitucional 57, de 18.12.2008. São Paulo: Malheiros, 2009. 1102 p.
- MILLANI, Márcio Rached. **Direito à não autoincriminação. Limites, conteúdo e aplicação. Uma visão jurisprudencial.** 2015. 185 p. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.
- MOREIRA, Alexandre Magno Fernandes. **Princípio da proporcionalidade ou da razoabilidade.** Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2532448/principio-da-proporcionalidade-ou-da-razoabilidade>>. Acesso em: 28 out. 2019
- NACIONAL, Jornal. 1 vídeo (2:20 min). **Detran-DF começa a testar equipamento que revela se motorista consumiu drogas. Publicado pelo portal globoplay,** exibição em 30 Ago 2019. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/7886092/>>. Acesso em: 18 nov. 2019

- NUCCI, Guilherme de Souza. **Código de Processo Penal comentado**. – 15. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2016. 864 p.
- NUNES JÚNIOR, Flávio Martins Alves. **Curso de direito constitucional**. – 2. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018. 1706 p.
- OLIVEIRA, Alessandro Bomfim de. **A inconstitucionalidade atribuída a recusa tipificada no art. 165-A do CTB, no que tange a embriaguez ao volante**. 2017. 86 f. Monografia Graduação (Bacharel em Direito) – Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2017. Disponível em: <<http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/Juridica/article/view/6678/6364>>. Acesso em: 27 ago. 2019
- OLIVEIRA, Vagner Luciano. **Termo de constatação de embriaguez que não constata a embriaguez**. Disponível em: <<https://academiadodireitodetransito.com/2018/07/12/termo-de-constatacao-de-embriaguez-que-nao-constata-a-embriaguez>>. Acesso em: 08 nov. 2019
- ONU, Organização das Nações Unidas. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>. Acesso em: 26 out. 2019
- PATRUS, Aline Leite Viana Dilly. Revisitando o princípio da não autoincriminação: incidência da garantia como meio de defesa no processo penal. **De Jure – Revista Jurídica do Ministério Público do Estado de Minas Gerais**, Belo Horizonte, v. 15, n. 26, p. 259-303, 2016. DOI 10.5935/1809-8487.20160049. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/DeJure_n.26.pdf>. Acesso em: 24 out. 2019
- PIMENTEL, Jaqueline. II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas mostra o consumo de álcool crescente e desigual pela população brasileira. *In: Determinantes Sociais da Saúde*. [S. l.], 13 jun. 2013. Disponível em: <<http://dssbr.org/site/2013/06/ii-levantamento-nacional-de-alcool-e-drogas-mostra-o-consumo-de-alcool-crescente-e-desigual-pela-populacao-brasileira/>>. Acesso em: 1 nov. 2019
- PORTAL DO TRÂNSITO: **Código de Trânsito Brasileiro completa 21 anos com novidades para pedestres e ciclistas**. Disponível em: <<https://portaldotransito.com.br/noticias/codigo-de-transito-brasileiro-completa-21-anos-com-novidades-para-pedestres-e-ciclistas/>>. Acesso em: 30 ago. 2019
- POR VIAS SEGURAS. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. Disponível em: <vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em: 06 nov. 2019

- PRF, Portal. **Dados Abertos – Acidentes 2019**. Disponível em: <<https://portal.prf.gov.br/dados-abertos-acidentes>>. Acesso em: 03 nov. 2019
- REALE, Miguel. **Teoria tridimensional do direito**. – 5. ed. - São Paulo: Saraiva, 1994. 162 p.
- RIO GRANDE DO SUL. CETRAN. **Resolução n. 075/2013**: dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, para aplicação do disposto nos arts. 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em complementação à Resolução nº 432/2013 do CONTRAN, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.cetran.rs.gov.br/upload/20170509132111resolucao_75___procedimentos_para_fiscalizacao_165.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019
- RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. – 10. ed., ver, atual. e ampl. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2019. 976 p.
- ROMANZOTI, Natasha. **Quem inventou o carro?**. Disponível em: <<https://hypescience.com/quem-inventou-o-carro/>>. Acesso em: 19 jul. 2019
- SALÉM, Douglas. **O Tratamento do Binômio Álcool/Direção a Partir da Lei Nº 11.705/2008 (Lei Seca)**: As Mudanças e As Consequências Jurídicas nas Esferas Administrativa e Penal. 2009. 135 p. Monografia Graduação (Bacharel em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/175603>>. Acesso em: 9 set. 2019
- SANTA CATARINA. Conselho Estadual de Trânsito. PARECER: Nº 328/2017. Conselheiro Relator: José Vilmar Zimmermann. **CETRAN/SC**, 2019. Disponível em: <http://www.cetran.sc.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3658&Itemid=134>. Acesso em: 10 out. 2019
- SENAD - Secretaria Nacional Antidrogas, Gabinete de Segurança Institucional - Presidência da República. **II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil: estudo envolvendo as 108 maiores cidades do país**. 2005/E. A. Carlini (supervisão) [et. al.], -- São Paulo: CEBRID - Centro Brasileiro de Informação sobre Drogas Psicotrópicas. UNIFESP - Universidade Federal de São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://www.cebrid.com.br/wp-content/uploads/2014/10/II-Levantamento-Domiciliar-sobre-o-Uso-de-Drogas-Psicotropicas-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2019
- SENAD - Secretaria Nacional de Política Sobre Drogas. **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. / Flavio Pechansky, Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte, Raquel Brandini De Boni, organizadores. – Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010. 121 p. Disponível em:

<http://www.mds.gov.br/webarquivos/arquivo/cuidados_prevencao_drogas/obid/publicacoes/pesquisas/uso-nas-estradas.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2019

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário Jurídico** / atualizadores: Nagib Slaibi Filho e Priscila Pereira Vasques Gomes – 31. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2014. 2.261 p.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. **Curso de direito processual penal** – 11. ed. rev., atual. e ampl. – Salvador: Ed. JusPodivm, 2016. 1832 p.

TRÂNSITOBR. **Breve história do automóvel no Brasil**. [21-?]. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=141>. Acesso em: 22 jul. 2019

USP, Jornal. **Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública**. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>> Acesso em: 20 nov. 2018

VANRELL, Jorge Paulete. **Vade Mecum de medicina e odontologia legal**. – 2ª Edição/Jorge Paulete Vanrell; Maria de Lourdes Borborema. Leme: J. H. Mizuno, 2011. 704 p.

VILELA, Pedro Rafael. Brasil reduz mortes no trânsito, mas está longe da meta para 2020. *In: Portal EBC: Agência Brasil*. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-09/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-esta-longo-da-meta-para-2020>>. Acesso em: 6 nov. 2019

WIKIPÉDIA. **Direito**. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Direito>>. Acesso em: 29 out. 2019

WIKIPÉDIA. **Fato Social**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fato_social>. Acesso em: 20 jul. 2019

WIKIPÉDIA. **Joseph Cugnot**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Joseph_Cugnot>. Acesso em: 20 jul. 2019

WIKIPÉDIA. **Norma programática**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Norma_programática>. Acesso em: 03 out. 2019

WHO, World Health Organization. **Death on the roads**. Disponível em: <<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#ticker>>. Acesso em: 03 nov. 2019 (OMS, Organização Mundial da Saúde. Morte nas estradas) (Tradução nossa)

WHO, World Health Organization. **Violence And Injury Prevention: Global status report on road safety 2018**. Disponível em:

<https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/>.
Acesso em: 03 nov. 2019 (OMS, Organização Mundial da Saúde. Prevenção de lesões por violência/Relatório do status global sobre segurança viária 2018) (Tradução nossa)

XAVIER, Carlos Eduardo Rangel. 1 vídeo (9:45 min). **Teoria Tridimensional do Direito (Miguel Reale). Publicado pelo canal Direito Sem Jurídiquês, exibição em 12 Fev 2018.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=QctsGF99BSQ>>. Acesso em: 30 out. 2019

ZAGANELLI, Margareth Vetis; ALMEIDA, Robledo Moraes Peres de. **Meios de prova de embriaguez alcoólica do condutor de veículo automotor.** Revista Jurídica da Presidência, Brasília, v. 14, n. 104, p. 783-807, out. 2012/jan. 2013. Disponível em: <<https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/issue/download/17/8>>. Acesso em: 20 nov. 2018

ANEXOS

ANEXO A – ANEXO da Res. Contran nº 206/2006

ANEXO

Informações mínimas que deverão constar no documento mencionado no artigo 2º desta Resolução, acerca do condutor e do fato:

I. Quanto ao condutor:

- a. Nome;
- b. Número do Prontuário da CNH ou do documento de identificação;
- c. Endereço, sempre que possível.

II. Quanto ao veículo:

- a. Placa/UF;
- b. Marca.

III. Quanto ao fato:

- a. Data;
- b. Hora;
- c. Local;
- d. Número do auto de infração.

IV. Relato:

- a. O condutor:
 - i. Envolveu-se em acidente de trânsito;
 - ii. Declara ter ingerido bebida alcoólica; Em caso positivo, quando:
 - iii. Declara ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de efeito análogo. Em caso positivo, quando:
 - iv. Nega ter ingerido bebida alcoólica;
 - v. Nega ter feito uso de substância tóxica, entorpecente ou de Efeito análogo;
- b. Quanto à aparência, se o condutor apresenta:
 - i. Sonolência;
 - ii. Olhos vermelhos;
 - iii. Vômito;
 - iv. Soluços;
 - v. Desordem nas vestes;
 - vi. Odor de álcool no hálito.
- c. Quanto à atitude, se o condutor apresenta:
 - i. Agressividade;
 - ii. Arrogância;
 - iii. Exaltação;
 - iv. Ironia;
 - v. Falante;
 - vi. Dispersão.
- d. Quanto à orientação, se o condutor:
 - i. sabe onde está;
 - ii. sabe a data e a hora.
- e. Quanto à memória, se o condutor:
 - i. sabe seu endereço;
 - ii. lembra dos atos cometidos;
- f. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:
 - i. Dificuldade no equilíbrio;
 - ii. Fala alterada;

V. Afirmação expressa de que:

De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor [nome do condutor] do veículo de placa [placa do veículo], [está/não está] sob a influência de álcool, substância tóxica, entorpecente ou de efeitos análogos e se recusou a submeter-se aos testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado.

VI. Dados do Policial ou do Agente da Autoridade de Trânsito:

- a. Nome;
- b. Matrícula;
- c. Assinatura.

ANEXO B – ANEXO I da Res. Contran nº 432/2013

TABELA DE VALORES REFERENCIAIS PARA ETILÔMETRO

MR mg/L	VC* mg/L		MR mg/L	VC* mg/L		MR mg/L	VC mg/L		MR mg/L	VC mg/L	
0,05	0,01	INFRAÇÃO DO ART. 165 CTB	0,54	0,49	INFRAÇÃO DO ART. 165 CTB + CRIME DO ART. 306 CTB	1,03	0,94	INFRAÇÃO DO ART. 165 CTB + CRIME DO ART. 306 CTB	1,52	1,39	INFRAÇÃO DO ART. 165 CTB + CRIME DO ART. 306 CTB
0,06	0,02		0,55	0,50		1,04	0,95		1,53	1,40	
0,07	0,03		0,56	0,51		1,05	0,96		1,54	1,41	
0,08	0,04		0,57	0,52		1,06	0,97		1,55	1,42	
0,09	0,05		0,58	0,53		1,07	0,98		1,56	1,43	
0,10	0,06		0,59	0,54		1,08	0,99		1,57	1,44	
0,11	0,07		0,60	0,55		1,09	1,00		1,58	1,45	
0,12	0,08		0,61	0,56		1,10	1,01		1,59	1,46	
0,13	0,09		0,62	0,57		1,11	1,02		1,60	1,47	
0,14	0,10		0,63	0,58		1,12	1,03		1,61	1,48	
0,15	0,11		0,64	0,58		1,13	1,04		1,62	1,49	
0,16	0,12		0,65	0,59		1,14	1,04		1,63	1,50	
0,17	0,13		0,66	0,60		1,15	1,05		1,64	1,50	
0,18	0,14		0,67	0,61		1,16	1,06		1,65	1,51	
0,19	0,15		0,68	0,62		1,17	1,07		1,66	1,52	
0,20	0,16		0,69	0,63		1,18	1,08		1,67	1,53	
0,21	0,17		0,70	0,64		1,19	1,09		1,68	1,54	
0,22	0,18		0,71	0,65		1,20	1,10		1,69	1,55	
0,23	0,19		0,72	0,66		1,21	1,11		1,70	1,56	
0,24	0,20		0,73	0,67		1,22	1,12		1,71	1,57	
0,25	0,21		0,74	0,68		1,23	1,13		1,72	1,58	
0,26	0,22		0,75	0,69		1,24	1,14		1,73	1,59	
0,27	0,23		0,76	0,69		1,25	1,15		1,74	1,60	
0,28	0,24		0,77	0,70		1,26	1,15		1,75	1,61	
0,29	0,25		0,78	0,71		1,27	1,16		1,76	1,61	
0,30	0,26		0,79	0,72		1,28	1,17		1,77	1,62	
0,31	0,27		0,80	0,73		1,29	1,18		1,78	1,63	
0,32	0,28		0,81	0,74		1,30	1,19		1,79	1,64	
0,33	0,29		0,82	0,75		1,31	1,20		1,80	1,65	
0,34	0,30		0,83	0,76		1,32	1,21		1,81	1,66	
0,35	0,31		0,84	0,77		1,33	1,22		1,82	1,67	
0,36	0,32		0,85	0,78		1,34	1,23		1,83	1,68	
0,37	0,33		0,86	0,79		1,35	1,24		1,84	1,69	
0,38	0,34		0,87	0,80		1,36	1,25		1,85	1,70	
0,39	0,35	0,88	0,81	1,37	1,26	1,86	1,71				
0,40	0,36	0,89	0,81	1,38	1,27	1,87	1,72				
0,41	0,37	0,90	0,82	1,39	1,27	1,88	1,73				
0,42	0,38	0,91	0,83	1,40	1,28	1,89	1,73				
0,43	0,39	0,92	0,84	1,41	1,29	1,90	1,74				
0,44	0,40	0,93	0,85	1,42	1,30	1,91	1,75				
0,45	0,41	0,94	0,86	1,43	1,31	1,92	1,76				
0,46	0,42	0,95	0,87	1,44	1,32	1,93	1,77				
0,47	0,43	0,96	0,88	1,45	1,33	1,94	1,78				
0,48	0,44	0,97	0,89	1,46	1,34	1,95	1,79				
0,49	0,45	0,98	0,90	1,47	1,35	1,96	1,80				
0,50	0,46	0,99	0,91	1,48	1,36	1,97	1,81				
0,51	0,46	1,00	0,92	1,49	1,37	1,98	1,82				
0,52	0,47	1,01	0,92	1,50	1,38	1,99	1,83				
0,53	0,48	1,02	0,93	1,51	1,38	2,00	1,84				

MR = Medição realizada pelo etilômetro

VC = Valor considerado para autuação

EM = Erro máximo admissível

* Para definição do VC, foi deduzido da MR o EM (VC = MR - EM). No resultado do VC foram consideradas apenas duas casas decimais, desprezando-se as demais, sem arredondamento, observados os itens 4.1.2 e 5.3.1 do Regulamento Técnico Metrológico (Portaria n.º 06/2002 do INMETRO), visto que o etilômetro apresenta MR com apenas duas casas decimais.

Erro máximo admissível (EM):

- | | |
|---|------------|
| 1. MR inferior a 0,40mg/L: | 0,032 mg/L |
| 2. MR acima de 0,40mg/L até 2,00mg/L: | 8% |
| 3. MR acima de 2,00mg/L: | 30% |

ANEXO C – ANEXO II da Res. Contran nº 432/2013**SINAIS DE ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE PSICOMOTORA**

Informações mínimas que deverão constar no termo mencionado no artigo 6º desta Resolução, para constatação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito:

I. Identificação do órgão ou entidade de trânsito fiscalizador;**II. Dados do condutor:**

- a. Nome;
- b. Número do Prontuário da CNH e/ou do documento de identificação;
- c. Endereço, sempre que possível.

III. Dados do veículo:

- a. Placa/UF;
- b. Marca;

IV. Dados da abordagem:

- a. Data;
- b. Hora;
- c. Local;
- d. Número do auto de infração.

V. Relato do condutor:

- a. Envolveu-se em acidente de trânsito;
- b. Declara ter ingerido bebida alcoólica, sim ou não (Em caso positivo, quando);
- c. Declara ter feito uso de substância psicoativa que determine dependência, sim ou não (Em caso positivo, quando);

VI. Sinais observados pelo agente fiscalizador:

- a. Quanto à aparência, se o condutor apresenta:
 - i. Sonolência;
 - ii. Olhos vermelhos;
 - iii. Vômito;
 - iv. Soluços;
 - v. Desordem nas vestes;
 - vi. Odor de álcool no hálito.
- b. Quanto à atitude, se o condutor apresenta:
 - i. Agressividade;
 - ii. Arrogância;
 - iii. Exaltação;
 - iv. Ironia;
 - v. Falante;
 - vi. Dispersão.
- c. Quanto à orientação, se o condutor:
 - i. sabe onde está;
 - ii. sabe a data e a hora.
- d. Quanto à memória, se o condutor:
 - i. sabe seu endereço;
 - ii. lembra dos atos cometidos;
- e. Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta:
 - i. Dificuldade no equilíbrio;
 - ii. Fala alterada;

VII. Afirmação expressa, pelo agente fiscalizador:

a. De acordo com as características acima descritas, constatei que o condutor acima qualificado, está () sob influência de álcool () sob influência de substância psicoativa.

b. O condutor () se recusou () não se recusou a realizar os testes, exames ou perícia que permitiriam certificar o seu estado quanto à alteração da capacidade psicomotora.

VIII. Quando houver testemunha (s), a identificação:

- a. nome;
- b. documento de identificação;
- c. endereço;
- d. assinatura.

IX. Dados do Policial ou do Agente da Autoridade de Trânsito:

- a. Nome;
- b. Matrícula;
- c. Assinatura.

ANEXO D – FICHA INDIVIDUAL DE ENQUADRAMENTO

<i>Tipificação resumida:</i> Cond que se recusar a se submeter a qq dos proc prev no art. 277 do CTB		<i>Cód. Enquadramento:</i> 757-90	
<i>Amparo legal:</i> Art. 277, § 3º, c/c art. 165			
<i>Tipificação do enquadramento:</i> Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo			
<i>Natureza:</i> Gravíssima	<i>Penalidade:</i> Multa (10x) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses	<i>Medida administrativa:</i> Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação	
<i>Infrator:</i> Condutor	<i>Competência:</i> Órgão ou entidade de trânsito estadual e rodoviário		
<i>Pontuação:</i> Não computável	<i>Constatação da Infração:</i> Mediante abordagem		
Quando autuar	Não autuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Condutor que se recusar a se submeter a teste de etilômetro, exame clínico ou perícia, que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, e não apresentar ou apresentar apenas um sinal de alteração da capacidade psicomotora.	Condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no art. 277, contudo apresentar mais de um sinal de alteração da capacidade psicomotora, utilizar enquadramento específico: 516-91, art. 165	Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)	
<i>Regulamentação:</i>			