

# A SAGACIDADE ETÍLICO/FISCAL DO ESTADO: a (in)constitucionalidade do art. 165-A do Código de Trânsito Brasileiro

Rodnei Gallo Flores<sup>54</sup>  
Eder Dion de Paula Costa<sup>55</sup>

## Resumo

O presente trabalho fomenta a viabilidade de Ação Direta de Inconstitucionalidade para os artigos 277, § 3º e 165-A, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, em razão do condutor sofrer sanções por se negar a ser submetido ao teste do etilômetro, mesmo sem fundada suspeita. Trata-se de pesquisa com fundamentação bibliográfica, realizada por meio de abordagem qualitativa, cujo método procedimental utilizado foi o monográfico, com abordagem indutiva, partindo das constatações mais particulares para as leis e teorias gerais. Observa-se, portanto, a violação dos princípios da proporcionalidade, do contraditório e da presunção de inocência, previstos na constituição brasileira, pressupostos fundamentais do direito e da justiça social. Assim, motiva-se a necessidade de externar o prejuízo material e humano causados pelo abusivo poder do Estado, promovendo danos materiais e psicológico ao motorista em geral. Ademais, não pode o poder público se locupletar, ou, ignorar os princípios administrativos que o rege. A finalidade da legislação superveniente é de coibir o alto índice de acidentes com mortes no trânsito em razão da embriaguez de condutores que não respeitam a Lei 11.750 de 19 de junho de 2008, a “Lei Seca”, porém, não é facultada a fiscalização violar severamente os direitos fundamentais do cidadão para este fim. Desta forma, nota-se que o condutor se torna uma fonte arrecadatória para o Estado diante da arbitrariedade dissimulada e ciente do poder público, que o pune severamente ignorando seus direitos fundamentais.

**Palavras-Chaves:** Lei Seca. Embriaguez. Fiscalização. Legislação. Inconstitucionalidade.

## THE WIT ETHICAL / FISCAL WISDOM: THE (IN) CONSTITUTIONALITY OF ARTICLE 165-A OF THE BRAZILIAN TRAFFIC CODE

### Abstract

The present work promotes the viability of a Direct Action of Unconstitutionality for Articles 277, §3 and 165-A, of Law 9,503, of September 23, 1997, Brazilian Traffic Code, in case of the driver suffering sanctions for refusing to be subjected to the ethylometer test, even without a suspicion. It is a research with a bibliographic

<sup>54</sup> Bacharel em direito (FURG).

<sup>55</sup> Doutorado em Direito pela Universidade Federal do Paraná, Brasil (2004). Professor Adjunto III da Universidade Federal do Rio Grande, Brasil.

foundation, carried out through a qualitative approach, whose methodological method was the monographic, with an inductive approach, starting from the most particular findings for the general laws and theories. The violation of the principles of proportionality, contradiction and presumption of innocence, predicted for in the Brazilian constitution, fundamental assumptions of law and social justice, is therefore observed. Thus, the need to express the material and human damage caused by the abusive state power is motivated, promoting material and psychological damages to the driver in general. In addition, the public power cannot take advantage, or, ignore the administrative principles that govern it. The purpose of supervening legislation is to prevent the high rate of traffic accidents due to the drunkenness of drivers who do not comply with Law 11.750 of June 19, 2008, the "Dry Law", however, it is not possible for the inspection to violate fundamental rights of the citizen for this purpose. In this way, it is noted that the driver becomes a collection source for the State in the face of arbitrariness concealed and aware of the public power, which punishes severely, ignoring the fundamental rights.

**Keywords:** Dry law. Drunkenness. Oversight. Legislation. Unconstitutionality.

## INTRODUÇÃO

Não há de se questionar a relevância na presença do poder público como agente de controle e fiscalização de trânsito, principalmente com ações repressoras no que tange a promoção do bem-estar social, a proteção a vida e a segurança pública, somando-se, desta forma, ao objetivo fundamental de construir uma sociedade livre, justa e solidária.

Consonante a importância do tema, necessária se faz a discussão de maneira mais aprofundada sobre a matéria, em especial, a competência e a tolerância do tema nas ações do poder estatal, limitando assim os excessos e as ilegalidades decorrentes na forma de implantação e atuação destas ações repressivas. Não raros são tais procedimentos, razão pela qual deve haver um controle sistemático inibidor das arbitrariedades que possam advir por parte do Poder Público.

É no sentido da discussão desta temática que o presente trabalho se sustenta, a começar pelos fundamentos teóricos nutridos em postulações jurídicas, respaldadas nas inúmeras ações judiciais perante a atuação abusiva do poder público, principalmente, durante as fiscalizações de trânsito. Tal austeridade se reflete, exemplificando, ao ponto de penalizar rigorosamente um condutor pela mera negativa de realizar o teste do Etilômetro, sem que este apresente indícios ou sintomas de embriaguez ou uso de substâncias psicoativas.

Nota-se que o cidadão se revela hipossuficiente diante da presunção da veracidade do agente público através da sua “fé-pública”, embora esteja violando os direitos fundamentais assegurados constitucionalmente, dentre estes, o direito ao contraditório e da ampla defesa, tendendo a procurar a jurisdição estatal como *última ratio*. Nesta esteira vem se sustentando a fiscalização de trânsito por embriaguez no Brasil, com desempenho arbitrário e com fins arrecadatórios sob o pretexto da manutenção da “Lei Seca”, conforme evidenciaremos a seguir.

## **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A ORIGEM DA LEI SECA**

### **Radiografia nacional da legislação e dos acidentes de trânsito**

A qualidade de vida da população no Brasil e do mundo, também está diretamente relacionada com a mobilidade urbana, seja através das externalidades geradas pelo transporte em geral ou através do desempenho econômico por ele gerado. Nas pesquisas do IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – órgão vinculado ao Governo Federal, um sistema de mobilidade ineficiente tende a prejudicar as desigualdades sócio espacial e pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano. Desta forma, a adoção de políticas públicas eficazes na construção de uma mobilidade urbana sustentável é de suma importância sob o ponto de vista social, ambiental e econômico. (IPEA, Governo Federal, 2011).

Neste contexto, para atender as necessidades sociais e econômicas as pessoas estão conexas com sua condução no espaço, seja através de veículos motorizados, ou não, ou a pé. Em se tratando ainda de mobilidade urbana, países como o Brasil, cuja economia é considerada em desenvolvimento, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia, o que corresponde, metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos.

Podemos observar assim que cada vez mais o cidadão está dependente de um meio de transporte para se tornar sociável ao atendimento de suas necessidades diárias. Nesta razão, a relação do aumento de condutores equacionados com as condições de trafegabilidade, equivale a vulnerabilidade ao crescimento de acidentes no trânsito, carecendo, desta forma, de uma maior efetividade do Poder do Estado a fim de conter esta trágica realidade.

Segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS, divulgados em Genebra, na Suíça, em 19/05/2016, o Brasil apresenta uma taxa de 23,4 mortes no trânsito para cada 100 mil habitantes. O país tem o quarto pior desempenho do continente americano atrás de Belize, República Dominicana e Venezuela – campeã de acidentes na região com 45,1 mortes por 100 mil habitantes. A OMS também estima que o número de mortos nas estradas em todo o mundo pode chegar a 1 milhão por ano até 2030. (CARDOSO, 2016).

Na pesquisa realizada pelo IPEA, ainda antes da vigência do novo CTB, calcula-se que 100 pessoas morrem diariamente nas rodovias nacionais. De acordo com levantamentos, o país gasta cerca de R\$ 34 bilhões em despesas hospitalares e indenizações. Cerca de 180 mil pessoas ficam feridas, a maioria de forma permanente, formando um gigantesco contingente de incapacitados e dependentes da previdência social e do apoio de familiares. (IPEA, Governo Federal, 2011).

Diante da presente realidade, o poder público brasileiro trabalha afim de diminuir esta desabonadora estatística, intensificando a fiscalização por meio de normas repressoras que venham a mitigar os maiores agentes causadores de acidentes, ou seja, o desrespeito às normas e o uso de álcool, drogas ou substâncias psicoativas. Não obstante, o comportamento do cidadão se torna fundamental para o desenvolvimento desta relação estado/cidadão, cada um fazendo a sua parte com o mesmo fundamento, a diminuição da violência no trânsito gerada pelo comportamento humano irresponsável.

No Brasil, somente em 1998 com a instituição da Lei nº 9.503 – Código de Trânsito Brasileiro - CTB, é que o país passou se preocupar estatisticamente com a acidentalidade no trânsito. Por ser considerado mais “rigoroso” que a legislação anterior, no CTB se vislumbra a esperança na diminuição dos acidentes de trânsito – AT, em consequência da intensificação da fiscalização e das penalidades expressivas acompanhadas de medidas administrativas muito mais rígidas que as da legislação antecedente. Ainda que tivesse capítulos destinados exclusivamente a educação para o trânsito, sua efetividade não passou de mera manutenção, eis que, em alguns casos prevaleceu o aumento nos índices de hospitalizações e mortalidade em consequência de acidentes. (CARDOSO, 2016).

Conforme estatísticas extraídas da pesquisa de Bacchieri e Barros, nos dez primeiros anos de vigência do CTB, as hospitalizações aumentaram 9% de 1998 a

2009, acompanhada de um aumento progressivo da mortalidade de 2001 a 2004, chegando a 19,6 mortos/100 mil habitantes, taxa que se manteve estável e próxima dos 20 mil mortos/100mil habitantes nos anos seguintes. Contudo, houve um decréscimo entre os anos de 2003 a 2008, com taxa que varia de 6,7 mortos, a qual está relacionada ao aumento da frota brasileira em 85%. (BACCHIERI; BARROS, 2011).

Neste sentido pode-se dizer que embora a inovação com o novo Código de Trânsito Brasileiro em 1998, este não foi suficiente como elemento de contenção e de educação, razão pela qual as estatísticas de AT aumentaram negativamente. Por outro lado, a aparente ineficiência da legislação acendeu o poder público a pesquisa, passando a classificar e divulgar suas estatísticas de AT por meio de seus Anuários. Somente após a elaboração do relatório foi possível identificar a partir das principais causas até a faixa etária dos envolvidos em AT, para tão somente poder mobilizar estratégias de atuação operacional, as chamadas de políticas públicas.

### **Perfil estatístico dos Acidentes de Trânsito**

Observada a evolução da legislação, cuja eficácia ainda dependia de uma estratégia mais eficiente e eficaz, passaram as pesquisas a assumirem este papel, todavia, necessitava de carência dos dados estudados junto a realidade de cada região do país, e só assim, poder traçar uma estratégia de ação. Enquanto isso, as fiscalizações intensas se efetivavam pelos órgãos públicos sob a égide do novo CTB na esperança de se ter o controle sobre a mobilidade urbana através da ferrenha atividade dos seus agentes.

A efetiva atuação repressora do poder público através de sua fiscalização, embora rentável para o estado, era ineficaz à relação estatística dos motivos causadores da acidentalidade, como também com a relação desta com o perfil do condutor, o qual exerce o principal papel no contexto. O fato de a fiscalização ser eficiente num quantitativo de autuações, não possui relação direta com certa causa de determinado acidente, como por exemplo, as multas realizadas por placa ilegível, não tem relação com o motorista embriagado causador de acidente.

Marin e Queiroz, identificaram que os AT estão diretamente relacionados com a personalidade do condutor, vez que foi comprovado cientificamente, segundo a

OMS, que desde 1976 já se fomentava como causa a frequência de sintomas psiquiátricos como ansiedade, impulsividade e falta de consciência social na maior parte dos indivíduos culpados de acidentes graves, referindo, ainda, eventos desfavoráveis nas quatro semanas anteriores ao acidente. (MARIN, 2000).

Assinala-se ainda, dentro do estudo realizado, que a agressividade tem extrema conexão com o trânsito, principalmente na população mais jovem e adolescente desencadeado pela frustração (DENKER, 1966, *apud* MIDDENDORF, 1976), o que vem a influenciar na tomada de decisão e, por consequência a transgressão, uma vez que diversas situações envolvidas pelo trânsito obriga o condutor a tomar decisões em frações de segundo. (MARIN, 2000).

Assim ratifica-se, segundo método de estudo transversal realizado pelo Ministério da Saúde em 2013, com vítimas de violências e acidentes atendidas em 71 serviços de urgência, situados em 24 capitais brasileiras e no Distrito Federal, cujos dados foram coletados em turnos sorteados de 12 horas, durante 30 dias consecutivos, verificou-se que na maior proporção dos acidentes (90,4%) em relação às violências (9,6%); predominaram as vítimas do sexo masculino, da faixa etária de 20 a 39 anos, com escolaridade de 9 a 11 anos de estudo. (MALTA, 2015)

Neste contexto, as estatísticas brasileiras registram um percentual muito alto de AT relacionados com o perfil de vítimas e suas consequências, embora carente de estudo mais aprofundado quanto a matéria. As únicas fontes são o Ministério da Saúde (37.306 óbitos e 204.000 feridos hospitalizados em 2015) e o Seguro DPVAT (em 2015, 42.500 indenizações por morte e 515.750 por invalidez), conforme dados atualizados em 12/02/2017. (POR VIAS SEGURAS, 2017).

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, os principais tipos de acidentes registrados são a colisão, abalroamento, tombamento, capotagem, choque com objeto fixo, cuja análise das circunstâncias e das consequências dos vários tipos de acidentes permite definir meios de reduzir tanto sua frequência como sua gravidade.

Observa-se, portanto, quanto a vigência de 20 anos do atual CTB, que diante da sua “rigidez” e “eficiência”, paira um grande questionamento ao equiparar tais adjetivos às estatísticas apresentadas. Resta compreender, portanto, se o problema está relacionado a ineficiência do atual CTB em seus 341 artigos na legislação principal, em 670 resoluções e ou ainda, em suas portarias e deliberações, como

legislação complementar, ou se o problema está relacionado com sua forma de aplicação. (BRASIL, 1997).

### **A embriaguez e os acidentes de trânsito**

As vistas da Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito, estatisticamente, no Brasil a ingestão de bebidas alcoólicas por condutores de veículos, classifica a embriaguez ao volante como a segunda maior causa dos acidentes, principalmente os mais graves que resultam na morte dos motoristas ou dos passageiros. (POR VIAS SEGURAS, 2017)

Conforme dados do Sistema de Vigilância de Violência e Acidentes – VIVA<sup>56</sup>, no ano de 2011 foram apontados 12.868 atendimentos de urgência e emergência por acidentes de transporte em todo país, o que o classifica como 2º tipo de acidente (26%), perdendo apenas para as quedas (31%), sendo a suspeita de consumo de bebidas alcoólica recaindo sobre 20% destes atendimentos (20% homens e 8% mulheres). (MALTA, 2015).

Assinala-se ainda que de acordo com dados do Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul – DETRAN-RS, foram considerados reincidentes de beber e dirigir aqueles condutores flagrados sobre a influência de álcool mais de uma vez nos últimos 24 meses. A pesquisa aponta ainda que dos 0,3% dos autuados por dirigir sob o efeito do álcool 4,41% eram reincidentes, sendo que os homens apresentaram 98% dos infratores com mais de 12 anos de Carteira Nacional de Habilitação – CNH, e mais velhos entre 41 e 50 anos de idade.<sup>57</sup> (POR VIAS SEGURAS, 2017).

Como se pode registrar, a ingestão de álcool tem relação direta com o condutor de trânsito e, por consequência, a acidentalidade. Observa-se ainda que esta relação abrange faixas etárias que vão do jovem motorista ao mais experiente, desta forma, se sustentam os motivos da força legislativa a fim de erradicar esta liberdade de

---

<sup>56</sup> Órgão governamental vinculado ao Ministério da Saúde.

<sup>57</sup> DETRAN – Departamento estadual de trânsito, que faz parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e é responsável no estado pelas atividades de trânsito estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e por normatização própria. O RS refere-se ao órgão do estado do Rio Grande do Sul.

vendas e de consumo de bebidas alcoólicas pelos motoristas que circulam pelas vias urbanas e pelas estradas.

Por consequência desta fatídica estatística negativa de que o álcool, dentre outras drogas lícitas e ilícitas, é um dos principais causadores de muitas mortes e prejuízos em razão dos acidentes de trânsito, não só no Brasil como no mundo, é que a Organização Mundial da Saúde – OMS, estipulou a diminuição de 10% como meta até 2025. Como desenvolvimento para atender o esperado, as políticas recaem sobre o aumento na implantação de medidas educativas e fiscalizatórias, não somente em atualização legislativa. (CARDOSO, 2016).

A denominada alcoolemia, concentração de álcool no sangue (CAS), pode ser detectada por várias formas, dentre elas, a mais conhecida é através do teste do etilômetro (conhecido também como bafômetro), o qual se trata de um equipamento de aferição capaz de identificar a presença e quantidade de álcool no organismo analisando imediatamente o ar expelido pelos pulmões, outra forma é a coleta de amostra de sangue para análise laboratorial.

### **Lei seca na sua origem**

Cumpre examinarmos, nesse passo, o momento originário que o entendimento do poder público se direcionou a uma normatização mais severa para com o combate ao fumo e seus similares, e as bebidas alcoólicas. Por acompanhamento da legislação vigente, podemos registrar que somente após oito anos da promulgação da Constituição Federal de 1988, e tendo por base as publicações internacionais de combate ao fumo, álcool e outras drogas que o Brasil deu o primeiro passo com uma norma regulamentadora. (BRASIL, 1988).

O consenso geral, por força de expressão, nos induz a relacionar exclusivamente e diretamente a então chamada “Lei Seca” ao Código de Trânsito Brasileiro, todavia, tal denominação não condiz com sua origem, ao que se faz necessário delinear sua raiz, e assim, entendermos sua verdadeira natureza jurídica. Como já mencionado anteriormente, a presente norma já se encontrava consolidada na Constituição Federal de 1988, mais precisamente no art. 220, § 4º, o qual consolida:

Art. 220. A manifestação do pensamento, a criação, a expressão e a informação, sob qualquer forma, processo ou veículo não sofrerão qualquer restrição, observado o disposto nesta Constituição.

§ 4º A propaganda comercial de tabaco, bebidas alcoólicas, agrotóxicos, medicamentos e terapias estará sujeita a restrições legais, nos termos do inciso II do parágrafo anterior, e conterá, sempre que necessário, advertência sobre os malefícios decorrentes de seu uso. (BRASIL, 1988).

A presente previsão constitucional foi imprescindível para que o legislador promovesse medidas de restrição na venda de bebidas em locais públicos, assim como, em sua principal finalidade, promulgasse ainda uma lei que coibisse de forma cabal o uso de bebidas alcoólicas principalmente por condutores de veículos quando estiverem na condução de veículos transitando pelas vias públicas.

Desta forma, somente a sustentação constitucional não traz efetividade a norma cogente, se fazendo necessário sua regulamentação, neste sentido que foi promulgada a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, a qual “*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 CF/88*”. Como se observa, a presente lei teve sua origem antes mesmo do próprio CTB, sendo por ele recepcionada e por outras normas que advieram. (BRASIL, 1988).

Como se pode notar, a partir do CTB de 1997, com base nos estudos em prol das estatísticas negativas da acidentalidade, principalmente relacionada ao consumo de álcool por motoristas, que o poder público edita a norma da política de “*tolerância zero*” com o objetivo de mitigar, uso de bebidas alcoólicas.

### **Alterações significativas no processo de construção da Lei Seca**

Não obstante, afim de adequar o novo CTB a nova filosofia de erradicar o uso do álcool por motoristas em atividade, surge a primeira alteração legislativa através da Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006, a qual promoveu as primeiras alterações na Lei nº 9.503/97 – CTB, mais especificamente nos seus artigos 165 e 277, os quais passaram a vigor com alterações significativas. (BRASIL, 1997).

Nesse sentido, os referidos artigos passaram a vigorar com a seguinte redação:

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 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. (grifo nosso).

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

§ 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. (NR)

Todavia, as alterações realizadas apresentavam vícios formais e materiais, como no caso do art. 277, caput, e em seu §1º, os quais visivelmente ferem garantias constitucionais do cidadão quando o impõe a obrigatoriedade deste ser submetido a testes e exames. Ainda, nesta mesma esfera, se classifica o §1º do mesmo artigo 277 ao violar os princípios fundamentais do contraditório, ampla defesa e da presunção de inocência ao imputar a obrigatoriedade dos testes e exames sob o atributo da presunção.

A partir de então, entra em vigor a Lei nº 11.705, de 19 de julho de 2008, comumente conhecida por “Lei Seca”, instituída com a finalidade de alterar as citadas leis anteriores (L9294/96, L9503/97 e L11275/06), com direcionamentos fundamentados ao propósito de estabelecer uma eficácia maior no combate ao uso de álcool por condutores no trânsito ao editar, paralelamente a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, o Decreto nº 6.488, de mesma data, que altera os artigos 165 e 306 do CTB. (BRASIL, 1997).

Passa a infração administrativa, o artigo 165 do CTB a vigorar nessa nova redação:

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.

Neste sentido, para a tipificação criminal, o artigo 306 do CTB passa a vigorar:

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.

Todavia, nova alteração se fez necessário na presente legislação, pois, embora inovadora e aparentemente adequada, novamente surgiram vícios que prejudicaram a aplicabilidade da “Lei Seca”, pelos agentes de fiscalização. Os principais artigos para efetivar a fiscalização por embriaguez, ainda apresentavam vícios comprometedores ao processo de fiscalização, desencadeando grande demanda de ações judiciais, forçando o poder público a rever sua formalidade. (BRASIL, 1997).

Novamente, os artigos 165, 277 e 306 do CTB, foram os mais visados, em razão dos motivos que se sustenta:

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

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.** (grifo nosso).

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis)

decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Observa-se que com a nova legislação foram alterados os vícios oriundos da lei anterior, o que levaria ao entendimento de que a norma foi adequada ao seu fundamento e pronta para sua aplicabilidade. Contudo, o acréscimo do § 3º ao art. 277 não fora bem recepcionado, haja vista que seu preceito repressivo apresenta novamente um viés de violação aos direitos constitucionais já garantidos.

Não obstante, no ano de 2012, os artigos do Código de Trânsito Brasileiro que dão sustentação jurídica na aplicação da “Lei Seca”, novamente sofrem novas alterações através da Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, passando os artigos 165, 277 e 306, da Lei nº 9.605/97 - CTB, para as seguintes adequações:

Art. 165. [...]

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 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.” (NR)

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. (grifo nosso).

§ 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. (grifo nosso).

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

§ 1o As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (NR).

Por derradeiro, a legislação fundamental para aplicabilidade da Lei Seca sofre nova alteração através da Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, principalmente ao que se refere ao art. 277, e a criação do art. 165-A, o qual veio a recepcionar e substituir o § 3º do art. 277, ao que registramos:

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. (NR)

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.

As frequentes alterações, comprometem derradeiramente a aplicabilidade da norma sob a coerção do Estado que se locupleta, lucra e abusa do poder através da fiscalização sob os limites de alcoolemia admitidos por lei. Aliás, todo ser humano tem a mesma reação a mesma quantidade de álcool no sangue? Qual o limite de cada pessoa?

## DOS LIMITES DE ALCOLEMIA E A FISCALIZAÇÃO DO ESTADO

### O limite de teor alcoólico admitido pela legislação vigente

A Lei Seca, teve por fulcro regulamentar as ações de fiscalização por parte do poder público, estipulando limites e fundamentos técnicos para o uso e não uso de bebidas alcoólicas e de substâncias análogas. Nesse sentido, passou a regular o limite de álcool a ser admitido por lei, o que não era previsto em nenhuma norma até então. Para tal, discriminou que as formas de avaliação seriam por exame de sangue (dg/l – decigrama por litro) ou por teste do etilômetro<sup>58</sup> (mg/l – miligrama por litro), ou seja, através do ar expelido pelos pulmões. (BRASIL, 1997).

Na prática, definiu que os limites constatados no exame ou teste, haveriam de ser classificados nas imputações de sanções administrativas para os limites de 0,1mg/l (um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), aferido pelo etilômetro, com tipificação no art.165, §3º, e de 2dg/l (duas decigramas por litro de sangue), aferido em exame de sangue, tipificado no art. 165, §2º, da Lei nº 9.503/97 - CTB. (BRASIL, 1997).

Por outro lado, quando o limite excede ao correspondente e atinge a esfera criminal prevista no art. 306 da Lei nº 9.503/97 - CTB, os limites são classificados de 0,3mg/l (três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), aferido pelo etilômetro, com tipificação no art.306, II, e de 6dg/l (seis decigramas por litro de sangue), aferido em exame de sangue, tipificado no art. 306, I, da Lei nº 9.503/97 – CTB, sendo, para ambos os casos, previsto prisão em flagrante por estar capitulado no rol dos crimes em espécie.

Em breve resumo se traduz, diante da fiscalização, que o condutor flagrado dirigindo nos limites da infração administrativa prevista e cuja classificação atende ao art. 165 do atual Código de Trânsito Brasileiro, recebem apenas autuações, que após expirarem os prazos previstos para defesa prévia e de recurso, são transformadas em multas. Já, se flagrados com os limites considerados no art. 306, passa a ser considerado crime segundo o próprio CTB com sua previsão legal dando início a queixa crime. (BRASIL, 1997).

---

<sup>58</sup> Equipamento de aferição, regulamentado e aferido pelo INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

## Da norma e dos procedimentos de fiscalização

Não obstante, a aplicabilidade dos procedimentos definidos para a repressão da embriaguez na direção de veículos em geral, originariamente, é definida por norma que orienta as ações fiscalizadoras dos agentes em geral, definida em resolução.

Nesse sentido, o CONTRAN editou resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013, cuja finalidade é orientar e definir a atuação e os procedimentos a serem adotados pelos órgãos e os agentes que compõe o Sistema Nacional de Trânsito – SNT, a presente, fundamenta a aplicabilidade do 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). (BRASIL, 1997).

Destaca-se tamanha relevância desta norma uma vez que define todas as variáveis dos procedimentos a serem adotados para sua positividade, e assim, fundamentar a ação fiscalizadora do Estado, segundo Bobbio, *apud* Coelho, 2009, “[...] o direito é definido, pela teoria pura, como uma ordem coativa, no sentido de que estabelece a imposição de um ato de coação contra situações sociais consideradas indesejáveis”. (BOBBIO *apud* COELHO, 2009, p. 21)

Nesse contexto, tende a educar o comportamento humano a uma conduta comprometida com a ordem social, conforme nos ensina Kelsen, segundo Coelho:

É necessário que as consequências, normativamente estabelecidas para as condutas indesejadas, levem o homem a considerar menos vantajoso, sob o seu individual ponto de vista, a transgressão à norma. Desse modo, evitaria se comportar de acordo com a sua primeira inclinação natural, para ponderar as vantagens e desvantagens da obediência à ordem social. Inclinação egoísta também definida por Kelsen, 1960, *apud* Coelho. (COELHO, 2009, p. 34).

Em outras palavras, Kelsen já definia em seus ensinamentos:

Uma ordem social, ou seja, uma norma que prescreve uma determinada conduta humana, apenas tem sentido se a situação deve ser diferente daquela que resultaria do fato de cada qual seguir as suas próprias inclinações ou procurar realizar os interesses egoístas que atuam na ausência da validade e eficácia de uma ordem social. (KELSEN, 1998, p. 54).

## Aplicabilidade da norma

A Lei Seca, como política pública, sustenta a necessidade das ações de fiscalização por parte do poder público, estipulando limites e fundamentos técnicos para o uso e não uso de bebidas alcoólicas e de substâncias análogas. A antropologia Kelseniana já dizia, conforme Coelho nos recorda, que o homem é naturalmente inclinado a seguir apenas a satisfação dos seus interesses egoístas. (COELHO, 2009, p. 34).

Assim, passou, questionar a definição para um limite de álcool a ser admitido por lei, o que não era previsto em nenhuma norma até então. Tal definição se fazia necessária para que se pudesse comprometer a sociedade e, principalmente os condutores de veículos, a uma coação quanto a limitação na ingestão de álcool. Para tal, discriminou que as formas de avaliação seriam por exame de sangue (dg/l – decigrama por litro) ou por teste do etilômetro<sup>59</sup> (mg/l – miligrama por litro), ou seja, através do ar expelido pelos pulmões.

Legalmente definiu, portanto, que os limites constatados no exame ou teste, haveriam de ser classificados nas imputações de sanções administrativas para os limites de 0,1mg/l (um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), aferido pelo etilômetro, com tipificação no art.165, §3º, e de 2dg/l (duas decigramas por litro de sangue), aferido em exame de sangue, tipificado no art. 165, § 2º, da Lei nº 9.503/97 - CTB. Toda fundamentação em sua aplicabilidade, forma de constatação, autuação e disposições diversas, estão definidas na já citada Resolução nº 432 do CONTRAN, *frisa-se*, principal norma para a atuação dos órgãos e seus agentes de fiscalização.

Por outro lado, quando o limite excede ao correspondente e atinge a esfera criminal prevista no art. 306 da Lei nº 9.503/97 - CTB, os limites são classificados de 0,3mg/l (três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), aferido pelo etilômetro, com tipificação no art. 306, II, e de 6dg/l (seis decigramas por litro de sangue), aferido em exame de sangue, tipificado no art. 306, I, da Lei nº 9.503/97 – CTB, sendo, para ambos os casos, previsto prisão em flagrante por estar capitulado no rol dos crimes em espécie.

---

<sup>59</sup> Equipamento de aferição, regulamentado e aferido pelo INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

Em breve resumo se traduz, diante da fiscalização através dos seus agentes, que o condutor flagrado dirigindo nos limites da infração administrativa cuja capitulação atende ao art. 165 do atual Código de Trânsito Brasileiro, recebem apenas autuações, que após expirarem os prazos previstos para defesa prévia e de recurso, são transformadas em multas. Já, na esfera penal, se flagrados com os limites definidos no art. 306, passa a ser considerado crime segundo o próprio CTB com sua previsão legal dando início a queixa crime.

### **Sistemática de fiscalização por embriaguez conforme o CTB**

O código de trânsito brasileiro de 1997, desde então, passou a regular em seu art. 7º, os órgãos e entidades que compõe do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, regulamentando-as dentro de suas atribuições e competências. Desta forma regulou:

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito  
Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V - a Polícia Rodoviária Federal;
- VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

A hierarquia de competências definida, tem a finalidade de estabelecer regras para a efetivação da fiscalização dentro da União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios. Assim, com base no CTB, o DETRAN normatiza o procedimento de fiscalização através da edição de Deliberações e Resoluções, na prática, os agentes de fiscalização realizam a fiscalização seguindo os procedimentos discriminados tecnicamente nestas regras.

Cumpra-se que quanto a competência normativa cabe tão somente ao CONTRAN, CETRAN dos estados e CONTRANDIFE, os quais tem poder de estabelecer normas dentro de suas competências, e assim, poder reger dentro de

seus respectivos estados normas adequadas a realidade local, desde que obedçam a hierarquia de competências. (BRASIL, 1997).

Diante das regras estabelecidas, define-se, portanto, como se desenvolve na prática a aplicabilidade da norma. Quando o condutor é flagrado em uma barreira policial ou de agentes de trânsito dirigindo com sintomas aparentes de embriaguez, é solicitado que realize o teste do etilômetro. Caso o resultado seja de 0,1mg/l (um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), o condutor será responsabilizado de acordo com o previsto no art. 165 do CTB, ou seja:

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

Infração – gravíssima (7 pontos na CNH)<sup>60</sup>;

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 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (art. 270, § 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271. (Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via).

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

Por outro lado, caso o resultado seja de 0,3mg/l (três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões), aferido pelo etilômetro, com tipificação no art. 306, II, ou seja:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012);

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012);

<sup>60</sup> Carteira Nacional de Habilitação

I - Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012);

II - Sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, **prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.** (grifo nosso). (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014).

Seguindo as disposições previstas por lei o Governo do Estado do Rio Grande do Sul – ERGS, através da lei nº 13.963, de 30 de março de 2012, criou a operação “Balada Segura”, cujo objetivo principal é a integração dos órgãos estaduais de fiscalização no combate a embriaguez no trânsito. A Balada Segura é uma operação de fiscalização e de caráter educativa, exercida de forma continuada, cuja integração se faz entre o Departamento Estadual de Trânsito do ERGS - DETRAN/RS, a Polícia Civil, a Brigada Militar e os órgãos municipais de trânsito de todo Estado, efetivando assim a aplicabilidade da Lei Seca.

Embora a relevância acerca da matéria, não pode o Estado utilizar de poder arbitrário como meio arrecadatório e lucrativo, tampouco, infringir direitos fundamentais garantidos constitucionalmente para este fim. A sociedade se torna totalmente hipossuficiente diante deste abuso de poder e, sem nenhuma intimidação ou meio de contenção, se locupleta pela via inconstitucional da matéria. Como poderemos evidenciar adiante.

## DA (IN)CONSTITUCIONALIDADE A APLICAÇÃO DA NORMA

### Atuação constitucional do Estado: um imperativo moral e de justiça.<sup>61</sup>

Embora não tenha eficácia normativa o *Preâmbulo* constante na Constituição Federal promulgada em 1988, exprime todo anseio social através dos representantes do povo brasileiro em Assembleia Nacional Constituinte, exprimindo, por conseguinte, toda natureza essencial da Força Constitucional através de um prévio resumo de suas diretrizes. Assim esclarece:

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem

<sup>61</sup> Agradeço a sugestão e orientação deste tópico ao Prof. Fernando Amaral (FURG-FADIR).

interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. (BRASIL, 1988).

Como podemos notar os direitos fundamentais já se encontram definidos, embora em mera forma literal, todavia, a própria Constituição Federal, ainda, normatiza, em seu artigo 3º, I, os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, dentre estes, a responsabilidade do poder público na construção do equilíbrio social, “Art. 3º *Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: I - construir uma sociedade livre, justa e solidária*”. (BRASIL, 1988).

Observamos, portanto, que o presente artigo deixa consagrado em norma Princípios Universais imprescindíveis ao equilíbrio social, dentre os quais, a consagração da responsabilidade estatal na construção de uma *sociedade justa*. Podemos entender como justa, desta forma, o equilíbrio das relações sociais regidas por princípios, os quais, se deseja uma aplicabilidade universal.

Por conseguinte, definimos que um critério de justiça é atuar de forma universal para todos os seres racionais. Kant desenvolveu estes argumentos através de uma fundamentação da metafísica da moral onde culminou no imperativo categórico (moral), que na sua formulação básica é redigida como “Age como se a máxima de tua ação devesse tornar-se, através da tua vontade, uma lei universal”, e na formula da humanidade, “Age de tal forma que uses a humanidade, tanto na tua pessoa, como na pessoa de qualquer outro, sempre e ao mesmo tempo como fim e nunca simplesmente como meio”. (KANT, 1993).

O imperativo categórico de Kant, vem a titular que o certo não depende de “contexto” para sua aplicabilidade, o certo é certo sempre, sem “relativismo moral”, o certo é moral. Para Kant, a lei é uma *moral universal*, princípios criados pela sociedade e baseados numa razão, ou seja, aplicando os princípios universais, se está aplicando, o que é de bom para a sociedade como um todo, para que seja uma sociedade justa.

Evidentemente que, em se tratando de normas legislativas e seus agentes em sua aplicabilidade, há de se respeitar, de forma justa e equitativa, os princípios fundamentais a partir da moral universal. Neste sentido, uma avaliação normativa não pode ser tão somente avaliada por sua obrigação, mas deve ser analisada sob o prisma de vista hermenêutico, ou será, segundo Kant, válida categoricamente.

Sobre esta interpretação nos ensina Otfried Höffe:

[...] pode-se invocar a justiça como um imperativo categórico para relações sociais resultantes do mandato para o exercício da coerção e a justiça política como imperativo categórico para ordens jurídicas e de estado, em suma: como imperativo categórico do direito e do estado. (Höffe 1987).

Ainda, no que se refere ao ponto de vista moral em face do direito do estado, nos ensina Höffe que [...] *certamente podemos atribuir à justiça um nível muito particular com a tradição filosófica* [...], continua, “[...] a posição singular não vai tão longe que a justiça seja a única atitude social que vai além do interesse próprio ou coletivo e da prudência (pessoal ou social).” (HÖFFE, 1991, p. 48-49).

Desta forma, quando a Constituição Federal consagra em seu artigo 3º, que é responsabilidade do Estado criar uma sociedade justa, tem este o dever de fazê-la de forma moral no sentido de um imperativo, ou seja, respeitando e promovendo a universalidade moral seguindo seus princípios deontológicos, principalmente os fundamentais, explica Höffe, *ipsis literis*:

Quem omite este estado de coisas, ou exigirá demais da ideia de justiça porque converte toda a obrigação que é mais que pragmática em tarefa da justiça, ou ele terá que reprimir normatividade social que não se deixa reduzir a questão de justiça. (HÖFFE, 1991).

Portanto, não se pode meramente atribuir a automática cobrança da norma sem definir esta aplicabilidade de forma justa. Ser justa é fazer justiça, mas nem sempre o estado tem feito “justiça” de forma justa. Conforme Höffe discorre, *o reconhecimento da justiça não é um ato de graça, que rogamos aos que nos rodeiam ou as “autoridades”, é exigida*, assim conclui:

A justiça é, portanto, uma obrigação social cuja realização os homens não apenas sugerem e recomendam, mas muito antes exigem uns dos outros, respectivamente, atribuem reciprocamente e talvez até se devem uns aos outros. (HÖFFE, 1991, p. 49).

Destarte para que o Estado receba o qualificativo constitucional os seus agentes devem pautar a sua atuação – nas três funções clássicas de legislar, administrar e jurisdicionar – voltado para a justiça, seja com fundamento na força normativa da constituição (Art. 3º, I) seja por imperativo moral. Não se constrói uma sociedade justa sem este parâmetro de conduta da atuação pública, e isto não é um favor estatal, mas um imperativo constitucional.

Para Kant, tudo o que é injusto contraria a liberdade. Desta forma, quando algum uso dessa liberdade constitui um obstáculo à própria liberdade, é injusto; a resistência que objetiva fazer ceder este obstáculo é justa. Nesta razão, o direito é inseparável, segundo o princípio de contradição, da faculdade de obrigar ao que se opõe ao seu livre exercício.

Uma forma de impor uma conduta justa ao Estado, quando omissivo diante deste imperativo, é através do controle de constitucionalidade. Nele se encontra o que há de mais valioso como mecanismo de retidão das normas pois visa colocar a atuação estatal no norte das leis. Para tanto, primeiramente, é preciso que a Constituição seja respeitada em sua essência pois, conforme nos ensina Hesse “... *somente se transformará em força ativa se as tarefas impostas por ela forem efetivamente realizadas, se existir a disposição de orientar a própria conduta segundo a ordem nela estabelecida*”. (HESSE, 1991, p. 19).

Motivo este que traz a importância do controle de constitucionalidade da legislação como pressuposto principal e importante neste trabalho, uma vez que não há como se falar em “*Força Normativa*”, se o próprio Estado neutraliza sua força ativa ao não cumpri-la, a exemplo do que deveria fazer.

### **Da construção filosófica para a violação constitucional**

Vimos que construir uma sociedade justa é um imperativo moral e normativo. Quando uma norma desvia deste trilha deontológico o sistema normativo possui mecanismos de correção. Percebe-se que quanto a um “direito moral” isso é inexistente. Fundamentos do Estado Democrático que autorizam e impõe alguns institutos ferem diretamente estes direitos, ao que deve se fazer valer a força normativa constitucional. Evidenciado nas palavras de Hesse, explica:

[...] a força vital e a eficácia da Constituição assenta-se na sua vinculação às forças espontâneas e às tendências dominantes do seu tempo, o que possibilita o seu desenvolvimento e a sua ordenação objetiva. A Constituição converte-se, assim, na ordem geral objetiva do complexo de relações da vida.

Ao construir um raciocínio filosófico sobre o imperativo moral do estado, onde consta a Fórmula da Humanidade - FHU de Kant, a qual define que o ser humano não pode ser tratado meramente como meio, mas deve ser tratado como um fim em si mesmo.

Observa-se, portanto, que a dignidade da pessoa humana consubstanciada na justiça é matéria definida constitucionalmente nos objetivos fundamentais.

Por conseguinte, definir a efetividade e a aplicabilidade de uma norma por parte do estado, requer que seja feita dentro dos critérios estabelecidos pela Constituição Federal em respeito aos direitos e garantias individuais do cidadão. Nesta razão, não pode o cidadão ser usado como mero meio arrecadatório porque ele é, como ser humano, um fim em si mesmo. Assim deve ser estabelecido em todas as normas constitucionais e infraconstitucionais, em especial, no caso, a legislação de trânsito vigente, objeto do presente estudo.

Sendo assim, no estudo em questão, como pode ser observado, para que seja atendida a previsão contida no art. 220, § 4º da CF/88, a qual deu origem a Lei Seca e, por conseguinte, a aplicação da fiscalização por excesso de embriaguez constantes na Lei nº 9.503/97 e legislação subsidiária (resoluções, portarias, deliberações e instruções normativas), deve, a aplicação da norma infraconstitucional vigente estar em consonância com os objetivos e princípios fundamentais previstos nos artigos 3º e 5º da CF/88, ou seja, de forma justa, legal e regida por princípios morais.

### **Como o artigo 165-A do CTB se torna inconstitucional**

Jorge Miranda nos explica que constitucionalidade e inconstitucionalidade designam conceitos de relação, isto é, “*a relação que se estabelece entre uma coisa – a Constituição – e outra coisa – um comportamento – que lhe está ou não conforme, que com ela é ou não compatível, que cabe ou não no seu sentido*”. (MIRANDA J. , 2001, pp. 273, 274).

Neste contexto, para adequar a legislação de trânsito a matéria de fiscalização por embriaguez, o Estado estabeleceu norma regulamentadora dispondo dos limites fiscalizadores e das atribuições competentes ao agente para aplicar as devidas sanções. Falamos da já referida Resolução nº 432 do CONTRAN, de 23 de janeiro de 2013, a qual 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)”. (BRASIL, 1997).

A presente norma tende a fundamentar a atuação do agente público na aplicabilidade de uma sanção tipificada para cada violação específica e sua dosimetria. Nas palavras de Coelho, trata-se de uma linha inultrapassável e de separação do mundo do ser, cujos eventos revelam a operação do princípio da causalidade, e do dever ser. (COELHO, 2009, p. 34).

Desta forma define em seu artigo 1º, *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*, cujo procedimento operacional, conforme disposto no artigo 2º, deve ser rotineiro. Ainda, define os meios que devem ser empregados para a constatação e, por conseguinte, a aplicação dos artigos 165, 276, 277 e 306 do CTB, nos seguintes termos: (BRASIL, 1997).

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; 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.

§ 3º Se o condutor apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora na forma do art. 5º ou haja comprovação dessa situação por meio do teste de etilômetro e houver encaminhamento do condutor para a realização do exame de sangue ou exame clínico, não será necessário aguardar o resultado desses exames para fins de autuação administrativa.

Como podemos verificar, a legislação não é omissa quanto conteúdo probatório a disposição do agente para a verificação do teor alcoólico ou na comprovação quanto a utilização de substâncias psicoativas pelo condutor de veículo. Define ainda a referida norma em seu artigo 5º, a constatação de alteração da capacidade psicomotora através das seguintes possibilidades:

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.** (grifei)

§ 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.

Constatamos que a própria norma dá poderes suficientes, embora limitados, para que os agentes constatem o teor alcoólico ou o estado de embriaguez pessoalmente, possibilitando a comprovação do estado de embriaguez em nível administrativo através do preenchimento de formulário específico. Previsto no “Anexo II” da presente resolução e, tecnicamente elaborado para este fim, o formulário possui requisitos mínimos e suficientes para a aplicação da lei, bastando, tão somente, preenche-lo diante da constatação visual o estado de embriaguez do condutor.

Ainda, nos termos da resolução nº 432, está definida a previsão legal tanto para a constatação da infração administrativa, no seu artigo 6º, para a fundamentação do art. 165 do CTB e suas demais sanções, quanto para a infração penal, no seu artigo 7º, para a fundamentação do art. 306 do CTB e suas demais sanções.

Importante se faz ressaltar, e aqui se define a origem da inconstitucionalidade da norma segundo a matéria que, em ambos os artigos 6º e 7º da Resol. nº 432, a caracterização das infrações tipificadas nos artigos 165 (administrativo) e 306 (criminal) do CTB, I sejam fundamentadas com os fundamentos do art. 5º da Resol. 432, como veremos:

Da infração administrativa:

Art. 6º A infração prevista no art. 165 do CTB será caracterizada por:  
III – **sinais de alteração da capacidade psicomotora obtidos na forma do art. 5º.** (grifei)

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 Crime:

Art. 7º O crime previsto no art. 306 do CTB será caracterizado por qualquer um dos procedimentos abaixo:

IV – **sinais de alteração da capacidade psicomotora obtido na forma do art. 5º.** (grifei)

Portanto, podemos constatar que a própria normativa define previsão legal para que se aplique o art. 5º, como conteúdo probatório para a imposição das sanções previstas nos artigos 165 e 306 do CTB. Sendo que, no art. 5º, inciso II, a constatação de sinais de alteração da capacidade psicomotora, pode ser constatada pelo agente público, nos termos do Anexo II da resolução nº 432/2013, diga-se, em vigor e não alterada.

Nestes termos, como um cidadão pode ser punido severamente sem qualquer comprovação de ação ou omissão, se a própria norma define procedimento probatório para a constatação da infração e, por consequência, a aplicabilidade da sanção. A norma, não se aplica princípios lógicos, portanto, não deve estar sua aplicabilidade sustentada, e assim já nos ensinava Kelsen, apud. Coelho:

[...] a possibilidade de relacionamento lógico entre as normas jurídicas, que são enunciados de *dever ser* com sentido prescritivo. Não cabe aplicar princípios lógicos, porque suas funções são de validade (válida/inválida) e não de veracidade (verdadeira/falsa). (COELHO, 2009, p. 41).

### **A negativa para o teste do etilômetro e os objetivos fundamentais**

A aplicabilidade da norma, não pode estar atrelada a princípios lógicos, portanto, se há previsão legal para que seja constatada a infração, esta deve ser utilizada, não pode o poder público se utilizar da lógica ou da omissão a fim de prejudicar o cidadão. Em outras palavras, o poder público aplicava a fundamentação do art. 277, §3º, alterado pela criação do art. 165-A, para punir severamente qualquer condutor que se negue a ser submetido ao teste do etilômetro, mesmo sem apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora, por lógica ou suposição. (BRASIL, 1997).

Importante se faz destacar que se a recusa do condutor de se submeter ao teste do etilômetro, sem apresentar elemento probatório de sinais de alterações psicomotoras, deva ser tratado com desobediência, se em forma de ordem foi feita

pelo agente. Neste contexto, estaria não somente correto como legal, haja vista que no próprio CTB possui fundamentação administrativa para tal, refiro-me ao art. 195 do CTB – “Art. 195. *Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes*, infração classificada com Grave, 7 pontos, com a previsão de multa como penalidade. (BRASIL, 1997).

Desta forma, não pode o Estado imputar com “fundamentação emprestada” (art. 277, §3º), e, *a posteriori* criar um artigo específico (165-A), para imputar penalidades e medidas administrativas muito mais graves aos condutores de trânsito, se desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro em 1997, já existia fundamentação prevista para a desobediência, como é o caso. Vejamos como o estado justifica seu imperativo moral.

Segundo Mendes, a inconstitucionalidade por ação é aquela advinda da incompatibilidade entre uma norma e a Constituição, enquanto que a omissão legislativa inconstitucional pressupõe a “inobservância de um dever constitucional de legislar, que resulta tanto de comando explícitos da Lei como de decisões fundamentais da Constituição identificadas no processo de interpretação.” (MENDES, 2010, p. 1184-1185).

A Constituição Federal de 1988, definiu direitos fundamentais como cláusulas pétreas, assegurando a todo cidadão brasileiro direitos irrevogáveis a sua dignidade e sua vida, assim como, a sua liberdade. Todavia, o próprio poder público, por muitas vezes, extrapola os limites do seu poder e viola os próprios direitos que deveria assegurar e proteger, no caso em estudo, a violação da presunção de inocência, do contraditório e da ampla defesa, assim como, o próprio pacto firmado de San Jose da Costa Rica<sup>62</sup>.

O Direito brasileiro, por doutrina, define que para haver a caracterização de ilícitos, necessário se faz a demonstração do elemento subjetivo. Nesse sentido, a responsabilidade subjetiva se constitui como regra no sistema jurídico brasileiro, cuja responsabilidade objetiva é repudiada, tanto na esfera penal quanto na esfera administrativa, a exemplo, o artigo 37, § 6º, CF. O poder público, de modo geral, atribui

---

<sup>62</sup> A Convenção Americana de Direitos Humanos (CADH; também conhecida como Pacto de San José da Costa Rica) é um tratado internacional entre os países-membros da Organização dos Estados Americanos e que foi subscrita durante a Conferência Especializada Interamericana de Direitos Humanos, em 22 de novembro de 1969, na cidade de San José da Costa Rica. Entrou em vigor em 18 de julho de 1978, sendo atualmente uma das bases do sistema interamericano de proteção dos Direitos Humanos.

ao cidadão uma responsabilidade objetiva, a qual tende a imputar-lhe o ônus de provar sua inocência.

Assim impõe o poder público quando sanciona o condutor de veículo que se nega a efetuar o teste do etilômetro, mesmo sem este apresentar sinais de alteração da capacidade psicomotora. Na aplicabilidade da norma está sendo excluída o único conteúdo probatório capaz de atestar as condições físicas do motorista abordado em fiscalização, refiro-me ao formulário previsto no Anexo II da Resolução nº 432 do Contran.

Portanto, se o próprio poder público, detentor da “Fé de Ofício”, não produz o conteúdo probatório, como o cidadão hipossuficiente para a ocasião o fará? No que tange a relação de credibilidade das instituições públicas o ex ministro Teori Zavascki se pronunciou:

[...] a sociedade saberá também compreender que a credibilidade das instituições, especialmente do Poder Judiciário, somente se fortalecerá na exata medida em que for capaz de manter o regime de estrito cumprimento da lei, seja na apuração e no julgamento desses graves delitos, seja na preservação dos princípios constitucionais da presunção de inocência, do direito à ampla defesa e do devido processo legal”.<sup>63</sup>

No que se refere a presunção de inocência, não podemos nos furtar postular sobre um equívoco imaginário que se constitui na sociedade, de que este princípio só possui sustentabilidade no universo do direito penal, ledô engano, segundo MIRANDA e MEDEIROS deita suas raízes na Proclamação na França da Declaração dos Direitos Humanos e do Cidadão, de 1789, tendo irradiado sua noção para diversos outros ordenamentos jurídicos. (MIRANDA, 2005, p. 355).

Importante se faz ressaltar a relevância que os princípios possuem dentro do nosso ordenamento jurídico assumindo uma posição centralista em relação as normas em geral, sendo ainda, base fundamentadora do processo hermenêutico de interpretação da norma. Quanto ao tema em questão, evidenciamos os ensinamentos do ministro Celso de Mello:

Princípio é, por definição, mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas, compondo-lhes o espírito e servindo de critério para a sua exata compreensão e inteligência, exatamente por definir

<sup>63</sup> STF - HC 127.186 - 2.ª Turma - j. 28/4/2015 - m. v. - julgado por Teori Albino Zavascki - DJe 3/8/2015.

a lógica e a racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido harmônico. É o conhecimento dos princípios que preside a inteligência das diferentes partes componentes do todo unitário que há por nome sistema jurídico positivo. (MELLO, 2010, p. 52).

Os princípios, são os direcionadores da construção jurídica social, pois a norma só se torna efetiva por completo, quando não fere os princípios dos quais ela foi formulada, e os princípios que ela tem que respeitar. No estudo em específico, os artigos ora utilizados na fiscalização por excesso de embriagues na direção de veículo automotor (art. 277, §3º e 165-A do CTB), aplicados para a negativa do condutor de se submeter ao referido exame, violam os princípios da presunção de inocência, do contraditório e da ampla defesa, assim como, o próprio pacto de San Jose da Costa Rica. No que se trata de matéria administrativa, define Furtado, “[...] o processo administrativo deve estar pautado na legalidade, moralidade, impessoalidade, razoabilidade, publicidade, eficiência, moralidade dentre outros”. (FURTADO, 2007, p. 1203).

### **Violação dos princípios da ampla defesa e da presunção de inocência**

Definida a importância dos princípios na vida jurídica e na sociedade, evidenciamos o prejuízo irreparável que sua violação causa. O princípio da ampla defesa, sacramentado no artigo 5º, LV, da CF/88, não é respeitado quando na aplicação das sanções do art. 165-A do CTB. Uma vez que aplicada a autuação, a medida administrativa e penalidade inerente a negativa de se submeter ao teste do etilômetro, não há defesa que resgate ou devolva a natureza da situação imposta.

Ao tomar os procedimentos atinentes ao art. 165-A, o trauma já se encontra consolidado, configurando o dano moral e o dano material, uma vez que imediatamente a autoridade policial, tem como medida administrativa, a remoção do veículo ao depósito. Observa-se, portanto, o caráter arrecadatário pois o cidadão que se nega ao teste recebe uma multa, a qual será multiplicada em dez vezes o seu valor, terá a CNH suspensa por um ano, além do pagamento das despesas de guincho e estadia do veículo no depósito.

Observa-se que quanto ao imperativo moral, o Estado não se faz como exemplo positivo, ao menos ao que nos ensina Mello.

[...] sempre que a providência administrativa a ser tomada houver controvérsia ou especialmente implicar em sanções, torna-se obrigatória a aplicação do art. 5º LV da Constituição da República que “garante aos litigantes em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral” o contraditório e a ampla defesa. (MELLO C. B., 2002, p. 466).

No que se refere ao princípio da presunção de inocência, evidente se torna a visualização de sua violação, haja vista que se tão somente a palavra do agente público basta para aplicar a norma, sendo ignorado o teste prévio de constatação de alteração da capacidade psicomotora do condutor, se existe a previsão legal para tal, não há o que dizer. A presunção de inocência é arrancada da constituição fictamente, dando suporte a arbitrariedade estatal através do abuso de poder, senão, ato de improbidade administrativa. Assim se observa no presente julgado do TJ do Estado do Rio Grande do Sul:

IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. PRESCRIÇÃO. AGENTE DE TRÂNSITO. IMPUTAÇÃO FALSA DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. 1. O prazo prescricional da ação de improbidade administrativa contra agente público titular de cargo efetivo ou emprego segue o previsto para as faltas disciplinares puníveis com demissão a bem do serviço público. Art. 23, II, da Lei 8.429/92. É de 10 anos o prazo previsto na Lei do Município de Cruz Alta. 2. O agente de trânsito que imputa, falsamente, a prática de infração de trânsito em razão de desafeição ao condutor pratica ato de improbidade administrativa. Hipótese em que a multa deve ser reduzida. Recurso provido em parte. (Apelação Cível Nº 70066468612, Vigésima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Maria Isabel de Azevedo Souza, Julgado em 12/11/2015)<sup>64</sup>.

O referido princípio tem origem implícita no dispositivo Constitucional, art. 5º, LVII, da CF/88 que determina que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”. (BRASIL, 1988). É uma garantia de extrema apreciação no processo sancionador, eis que tende a impedir as atuações arbitrárias do Estado. Para Fábio Medina Osório, a presunção de inocência, no âmbito administrativo, deve ser aplicada com critérios de razoabilidade, dentro de um meio equilibrado de distribuição do ônus probatório, considerando sempre as

<sup>64</sup> Julgado: TJ-RS - AC: 70066468612 RS, Relator: Maria Isabel de Azevedo Souza, Data de Julgamento: 12/11/2015, Vigésima Segunda Câmara Cível, Data de Publicação: Diário da Justiça do dia 17/11/2015.

peculiaridades do caso concreto, a realidade social diante dos avanços tecnológicos. (OSÓRIO, 2005, p. 488)

Como podemos identificar, a violação dos princípios constitucionais é clara e evidente ao que se refere aos procedimentos fiscalizadores realizados pelo Estado, diante da negativa do condutor de se submeter ao teste do etilômetro, violação esta manifestada seja na seara material ou na filosófica. Desta forma, diante dos estudos realizados, se torna sustentável uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, uma vez que a imputação do artigo 165-A, sem conteúdo probatório, é arbitrária e viola os princípios fundamentais do ser humano descritos na Constituição da República Federativa do Brasil.

## CONCLUSÃO

Diante do presente estudo, podemos concluir que a aplicabilidade da legislação de trânsito, mais especificamente do artigo 165-A do CTB (lei 9.503/97), apresenta fundamentos capazes de suscitar uma Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI, em razão de evidente eventual lesão aos princípios fundamentais como o da razoabilidade, presunção de inocência, do contraditório e o da ampla defesa.

Nesse contexto que se motiva a pesquisa, ao observar que o poder público vem se locupletando da torpeza alheia, violando a vida, a moral e o bolso do cidadão, através da “máquina pública” para atingir seu objeto implícito, a arrecadação. Para este fim, se utiliza de ações administrativas repressivas além das necessidades, e ignorando princípios norteadores da administração pública.

O imperativo categórico é ignorado pelo Estado, a razoabilidade é ignorada pelo Estado, a pessoa em si é violada pelo mesmo Estado que exige o cumprimento das normas de forma rígida e coativa, todavia, omisso na sua própria moralidade. Ainda, como podemos acompanhar, justifica sua atuação em decorrência das assustadoras estatísticas de acidentes de trânsito e suas causas, embora violando princípios fundamentais.

Para os objetivos do trabalho, se desenvolveu um estudo a partir da origem da “Lei Seca”, sua necessidade, sua legalidade a ser adequada à realidade temporal, assim como aos principais motivos que levam a milhares de óbitos no trânsito pelo uso excessivo de álcool ou de substâncias psicoativas. Sua eficácia jurídica,

naturalmente se atualizou adequando-se à realidade vigente, que a fez impor limites mais rígidos quanto ao uso de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos automotores ou elétricos, terrestres, aéreos ou aquáticos.

Todavia, a frequente mudança na legislação fez com que a natureza jurídica da norma fosse comprometida. As diversas adaptações realizadas serviram não só para a repressão no combate ao consumo de álcool, mas também como o verdadeiro “princípio da injustiça legalizada”, quando penaliza rigorosamente o cidadão por “negação” e não por “constatação”. Observando que o valor da fiscalização se sustenta tão somente na fé pública do seu agente, e não, na caracterização fática da violação ou da segurança pública.

Embora a fiscalização de trânsito seja matéria de suma importância para a segurança e a saúde públicas, não pode ser utilizada como mera fonte arrecadatória pelo poder público, tampouco ser empregada de forma irresponsável. Há de se assegurar os direitos fundamentais, a segurança jurídica e os princípios consolidados em cláusulas pétreas, em sua plena integridade. Portanto, toda pessoa deve denunciar publicamente qualquer violação, para que a sociedade não seja refém da arbitrariedade do poder estatal.

Dessa forma, destaca-se a hipossuficiência da sociedade perante a matéria à imposição do poder estatal, ao que se vislumbra, “natureza arbitrária do tema”, não havendo reparação ao dano moral que se compense, ao contrário do dano material que em tese, pode ser compensado, assim irreparáveis são as violações morais ocorridas.

Por fim, não pode o cidadão ser objeto de arrecadação, tampouco servir de agente especulativo do Estado, ainda deve sair da “zona de conforto” e provocar o sistema para o cumprimento das leis e dos direitos fundamentais consolidados na Constituição Federal. Sua violação não pode ser recepcionada com naturalidade, simplicidade e normalidade.

O cidadão ao ser violado, em sua liberdade pelo poder estatal, estará fadado a escravidão do sistema.

## REFERÊNCIAS

- BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 45, n. 5, p. 949-963, Out., 2011. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-89102011000500017&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102011000500017&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 20 Dez. 2018.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2017]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 13 maio 2017.
- \_\_\_\_\_. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em: 11 de mar. 2017.
- CARDOSO, C. O Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito, diz OMS. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 maio 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtml>. Acesso em: 20 jul. 2017.
- COELHO, F. U. **Para entender Kelsen**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- FURTADO, L. **Curso de Direito Administrativo**. Belo Horizonte: Forum, 2007.
- HESSE, K. **A força normativa da Constituição**. Porto Alegre: Safe, 1991.
- HÖFFE, O. **Justiça Política** - Fundamentação de uma filosofia crítica do Direito e do Estado. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1991.
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **A mobilidade urbana no Brasil**, n. 94. Brasília, DF: SAE, 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 12 Jun. 2017.
- KANT, I. **Doutrina do Direito**. 2. ed. São Paulo: Icone, 1993.
- ELSEN, H. **Teoria pura do direito**. 6. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes 1998.
- MALTA, D. C. *et al.* Atendimentos por acidentes e violências na infância em serviços de emergências públicas. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 5, p. 1095-1105, maio

2015. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2015000500020&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2015000500020&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 15 maio 2017.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 7-21, Jan/Mar., 2000. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2000000100002&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2000000100002&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 10 de Jun. 2017.

MELLO, C. B. Curso de Direito Administrativo Brasileiro. 15. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Administrativo**. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MENDES, G. Controle de constitucionalidade. in: \_\_\_\_\_; COELHO, I. M.; MENDES, G. M. **Curso de direito constitucional**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

MIRANDA, J. M. **Manual de direito constitucional**. Coimbra: Coimbra, 2001.

MIRANDA, J. M. **Constituição Portuguesa Anotada**, (Vol. Tomo III). Coimbra: Coimbra, 2005.

OSÓRIO, F. **Direito Administrativo Sancionador**. 2. ed. São Paulo, 2005.

POR VIAS SEGURAS. Associação brasileira de prevenção dos acidentes de trânsito.

**Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. 12 fev. 2017. Disponível em:

[http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais). Acesso em: 13 mar. 2017.