

A OBRIGATORIEDADE DO TESTE DO BAFÔMETRO E OS EFEITOS DE SUA RECUSA NA SEARA ADMINISTRATIVA

Amaro Cavalcanti Lindoso Neto
Acadêmico do 8º período do Curso de Direito - UFRN

1 - Introdução

O presente artigo tem por objetivo a análise, sob um prisma sociológico e positivo, da obrigatoriedade do teste do bafômetro, tendo por base o ordenamento jurídico brasileiro, especialmente a legislação de trânsito em vigor.

O debate ora proposto, baseia-se no princípio da legalidade, erigindo o direito à vida em primeiro plano, como bem jurídico maior a ser protegido, sob as vestes da incolumidade pública, em detrimento do privilégio contra a *auto-incriminação*.

O que se procura demonstrar aqui é o confronto entre duas garantias constitucionais: de um lado, o *direito à vida*, bem jurídico de maior relevância, considerando-se contra o mesmo aquele motorista que dirige sob a influência de álcool acima do limite máximo permitido em lei; de outro o *direito ao silêncio* (do qual decorre o privilégio contra a auto-incriminação), em desfavor do qual se insurge a repercussão negativa da recusa à submissão ao teste de alcoolemia, na seara administrativa, face à suspeita do mesmo estar dirigindo sob a influência de álcool.

Hodiernamente, observa-se que se instaurou um caos no trânsito brasileiro, decorrente do fato do país ter priorizado o sistema rodoviário, em detrimento do ferroviário e fluvial (nada obstante estes importarem em menores custos), o que começou por volta da década de 50 (mais ou menos uma década após o Código Nacional de Trânsito – CNT –seria promulgado). Desde então, o número de veículos cresceu assustadoramente em todo o território nacional, a malha viária tornou-se ineficiente, a legislação que regia o trânsito findou inaplicável à realidade quotidiana, resultando no alto índice de mortes no trânsito, demonstrado pelas estatísticas, causadas pela imprudência e imperícia, tanto por parte dos condutores quanto dos pedestres, da má conservação das pistas e dos veículos e, com grande contribuição, *da insistência de pessoas alcoolizadas na direção* (pois estas têm os seus reflexos comprometidos).

A partir dessa constatação, desencadearam-se inúmeras medidas, campanhas e determinações normativas de conscientização e coibição do uso do álcool associado à direção de veículo automotor, momento em que este

findou maculado com a fúnebre alcunha de máquina de matar (assemelhando-se à arma de fogo).

Procurou-se então estabelecer um limite máximo para a quantidade de álcool ingerida pelo motorista. Teve-se notícia de que, em alguns países, o condutor que fosse suspeito de ter ingerido álcool seria submetido ao seguinte teste: conseguir colocar uma linha no orifício de uma agulha de costura, caso contrário estaria impossibilitado de dirigir. Nesse aspecto os avanços tecnológicos ajudaram muito.

Na Inglaterra e nos Estados Unidos, o limite de álcool tolerado para o motorista é zero.

No Brasil, o novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB – estabeleceu, expressamente, no seu art. 276, *caput*, que o condutor se acha impedido de dirigir quando for constatada a concentração de seis (6) decigramas de álcool por cada litro de sangue. O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN –, no art. 1º, inciso I, da sua Resolução de nº 81/98, estatui ainda que o condutor enquadrar-se-á ao tipo legal previsto pelo art. 276, *caput*, do CTB, toda vez que for constatado, através do teste de “bafômetro”, a concentração igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por cada litro de ar expelido pelos pulmões.

Estipulados os índices de alcoolemia tolerados pela legislação de trânsito pátria, é necessário fazer a distinção entre a **infração de trânsito** e o **crime de trânsito**. O fato de dirigir sob a influência de álcool acima dos índices estabelecidos, além de configurar-se em infração de trânsito (art. 165 e 276, parágrafo único, do CTB), ou infração de mera conduta, em decorrência do seu grande potencial ofensivo, quando expuser a dano potencial a incolumidade de outrem na via pública, consubstancia-se em crime de trânsito (conforme tipifica o art. 306, do CTB, na seção que trata dos crimes em espécie). Sendo assim, quando o condutor se enquadrar ao tipo previsto como crime de trânsito, terá sua conduta punida – além das sanções administrativas cominadas pelo art. 165 do mesmo diploma legal – com detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Levando em consideração o pensamento concatenado nas linhas anteriores, será ainda discutida a legalidade do teste do bafômetro, sua obrigação e a repercussão da recusa ao seu teste, nas esferas administrativa e penal (esta última somente a título ilustrativo).

Por fim, a título de ilustração cronológica, faz-se mister lembrar que a codificação de trânsito em vigor é a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (a qual instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, revogando assim, expressamente, em seu art. 341, a Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966 –

Código Nacional de Trânsito –, dentre outras), modificada pela Lei 9.602, de 21 de Janeiro de 1998.

2 - O poder de polícia e o novo Código de Trânsito

No que diz respeito à autorização para que os agentes autuadores – agentes da autoridade de trânsito, policiais militares – utilizem-se dos meios necessários à obtenção do teste de alcoolemia, e mais especificamente ao teste do “bafômetro”, necessário torna-se mencionar o que dispõe, *in verbis*, o art. 269, *caput*, inciso IX, §§ 1º e 2º, do Código de Trânsito Brasileiro:

“ 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;

X – ‘omissis’.

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas”.

(grifos acrescidos ao texto original)

Conforme dispõe o § 1º do dispositivo legal suso, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelos referidos agentes terão por objetivo *mor* a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

Destarte, tendo em vista que o interesse jurídico a ser preservado, a incolumidade pública (a vida e a integridade física das pessoas que utilizam o trânsito diariamente: condutores e pedestres), é razoável que aquele condutor que se ache nas condições discriminadas nos parágrafos supra, ou seja, acima dos limites máximos de alcoolemia estipulados por lei, seja impedido de continuar na direção do seu veículo, pelo menos naquele momento, sem elidir a possível aplicação das penalidades previstas para a espécie (§ 2º).

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe expressamente, em seu art. 276, *caput*, que o condutor se acha impedido de dirigir quando for constatada a concentração de 6 (seis) decigramas de álcool por cada litro de sangue, prevendo ainda que o CONTRAN estipulará índices equivalentes:

“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”.
(grifos nossos)

Ademais, a utilização do aparelho de “*bafômetro*” – medidor de alcoolemia –, o qual comprova que o condutor se acha impedido de dirigir quando apresentar índice igual ou superior a 0,3 miligrama (mg) de álcool por cada litro (L) de ar expelido pelos seus pulmões, é prevista e homologada pela Resolução de Nº 81/98, art. 1, inciso I, do CONTRAN, como meio técnico capaz de certificar o estado de influência de álcool do condutor de veículo automotor:

“ RESOLUÇÃO Nº 81, DE 19 DE NOVEMBRO 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.

(...)

Art.1. 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 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões". (grifos nossos)

E, finalmente, com o mister de concluir o presente tópico, a fim de afastar o assunto de possíveis querelas, vez que sempre questiona-se a capacidade dos agentes da autoridade de trânsito para manusear o "bafômetro", assim como da precisão deste para aferir o estado de influência de álcool do condutor, necessário torna-se lembrar que o mesmo é dotado de microprocessador, o qual, quando do "sopro" do condutor submetido ao exame, fornece o resultado em questão de segundos, apresentando comprovante impresso do exame realizado. Sendo, portanto, meio preciso de aferição do estado de influência de álcool do condutor, não requerendo que o agente tenha feito curso para tanto, antes de manuseá-lo.

3 - Considerações doutrinárias sobre o motorista e o álcool

O ato de conduzir sob o efeito de álcool acima dos índices estabelecidos trata-se de infração independente e de considerável potencial ofensivo, haja vista atentar contra a segurança da coletividade. Nesse ponto, a doutrina é unânime em condenar tal atitude; como exemplo, *Joseval Carneiro*, em seu livro, *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*, assevera:

"Responsável por mais de 50% dos acidentes de trânsito no Brasil, o álcool é considerado um grande vilão nessas ocorrências, diminuindo os reflexos do condutor, aumentando o tempo de reação, ou tempo psicológico. Torna a visão prejudicada. As avaliações de distâncias e de espaço são distorcidas. Se aliado a anfetaminas ou certos remédios controlados pode resultar num efeito altamente danoso para a consciência do condutor, para o bom desempenho ao volante(...)

A Universidade Manchester, na Inglaterra, promoveu um estudo sobre a influência do álcool no organismo humano, tomando vários motoristas, com a mesma faixa etária e habilidade, dividindo-os em grupos e submetendo-os a testes para ver se conseguiam, após ingerir algumas doses de uísque conduzir o veículo por entre cones de borracha, em um funil cada vez mais estreitado. Os grupos mais sóbrios chegavam a um ponto em que diziam que não dava mais para passar sem derrubar os cones. E exatamente os que bebiam mais um pouco enchiam-se de coragem, afirmando que dava para passar, arriscavam e batiam o veículo de encontro aos obstáculos (...)”

“(...) Pesquisa encomendada pelo presidente da Associação Brasileira de Diretores de Detrans - ABETRAN -, Dr. Antônio Carlos Carvalho, e conduzida pela Universidade Federal da Bahia, apontou, somente em quatro capitais, Salvador, Brasília, Curitiba e Recife, mediante amostras de sangue e urina examinados, no laboratório da Faculdade de Farmácia, em dez grupos de drogas examinadas, desde álcool, a barbitúricos, maconha, cocaína, anfetamina, propoxifeno (alcafran), inalantes (cola, loló), anti-depressivos ou opióceos (heroína e morfina), desses dez grupos de drogas examinadas somente não foi detectada a presença de propoxifeno, isto em 600 pessoas acima de 13 anos de idade, mortas ou feridas em acidentes ocorridos naquelas cidades”.

Outrossim, em se tratando do fato de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool, vale salientar que o condutor, ao fazê-lo, o faz em condições não ideais, porquanto está com as suas faculdades comprometidas, uma vez que o álcool, consoante os critérios estabelecidos pela medicina legal age diretamente nos centros superiores do sistema nervoso, fazendo com que o condutor tenha *“(...) diminuídos os reflexos, com a consequente imperícia, como poderá desenvolver velocidade excessiva, caracterizadora da imprudência”* (Paulo José da Costa Jr e Maria Elizabeth Queijo, 1998, p. 70).

E, com o intuito de enriquecer e ilustrar ainda mais este tópico doutrinário, exponho o pensamento do desembargador do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul e professor da Escola Superior de Magistratura, um estudioso em matéria de direito de trânsito, *Arnaldo Rizzardo*, em sua obra, *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*, quando o mesmo expõe alguns dados referentes a acidentes de trânsito, ocorridos em decorrência do uso do álcool ao dirigir, vez que:

“ Constitui uma das mais graves causas de acidentes de trânsito a bebida alcoólica, sendo incontáveis as mortes provocadas por motoristas alcoolizados... Retratam os anais das delegacias de trânsito ocorrências de acidente insólitos, como de veículos que precipitam sobre pedestres que aguardam em paradas de ônibus, ou que caminham nas calçadas e locais a eles destinados.

O efeito catastrófico do álcool vem forçando os países a reduzir continuamente os limites de alcoolemia na condução de veículos, como na Inglaterra e Estados Unidos, onde é zero o limite máximo tolerado” (1998, p. 480-1).

4 - A legalidade do teste do bafômetro e os princípios decorrentes

Para José Afonso da Silva, andam juntos os princípios da legalidade e o da finalidade dos atos administrativos, pois consoante o mesmo, quando nos afirma, ao debater sobre o princípio da finalidade administrativa, que o legislador constituinte, ao tratar do assunto, entendeu o referido princípio como um aspecto da legalidade. Reiterando o seu pensamento, o autor assevera: “De fato o é na medida em que o ato administrativo só é válido quando atinge o seu fim legal, ou seja, o fim submetido à lei” (1996, p. 615), citando, inclusive, Hely Lopes Meirelles: “(...) a finalidade é inafastável do interesse público, de sorte que o administrador tem que praticar o ato com finalidade pública, sob pena de desvio de finalidade” (José Afonso da Silva, 1996, p. 615).

Trazendo à baila o princípio da legalidade, desta forma dispõe o art. 5º, inciso II, da Constituição Federal de 1988:

“Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e

estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

II – ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”

(negritos e grifos não constantes no texto original)

Da interpretação lógica do dispositivo supramencionado, depreende-se que **todos estão obrigados a fazer ou deixar de fazer algo sempre que a lei assim dispuser.**

Não fosse assim, poder-se-ia argüir a ilegalidade da obrigação à submissão ao teste do bafômetro, enquanto infração de trânsito.

Queda-se então incontestado que o teste do bafômetro não fere o *princípio constitucional da legalidade*, em virtude da sua obrigação decorrer de disposição legal expressa, conforme dispõe o art. 277, *caput*, do CTB, *in verbis*:

“ 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 (...)” (grifos e negritos acrescidos ao texto original)

Os Drs. *Paulo José da Costa Jr.* e *Maria Elizabeth Queijo*, em sua obra, *Comentários aos Crimes do Novo Código de Trânsito Brasileiro*, discorrem acerca do intuito do legislador de trânsito pátrio, ao transformar tal conduta em *crime de trânsito*, ao passo que:

“ Trata-se de um crime obstáculo, em que o legislador procura, incriminando a conduta precedente, prevenir a incolumidade pública”.

Destarte, o legislador de trânsito pátrio, ao criminalizar tal conduta, teve o intuito de erradicar da realidade cotidiana do nosso trânsito o dano em potencial ao qual a incolumidade pública é constantemente exposta, em decorrência desse tipo de conduta – entendendo-se por incolumidade

pública o "(...) conjunto de condições necessárias à vida, à integridade corporal e à saúde, como bens de todos e de cada um. Refere-se à sociedade em geral" (Paulo José da Costa Jr. e Maria Elizabeth Queijo, 1998, p. 72).

Diante do exposto, bem como da exegese do art. 277, *caput*, do CTB, exuma-se que o condutor que se envolver em acidente ou for alvo de fiscalização de trânsito, sob a suspeita de haver excedido os limites máximos de alcoolemia previstos pela legislação, considerando-se os fatos observados que levaram o agente atuador a suspeitar do seu visível estado de influência de álcool (tais como, por exemplo: imperícia no ato de dirigir – ziguezague, colocar o veículo por cima da calçada, das pessoas, ou de outros veículos –, hálito com presença de álcool, dificuldade para locomover-se, falar, dentre outras observações), *terá a obrigação de se submeter* aos testes ou exames supramencionados, no entanto, o mesmo *não poderá ser coagido a ser submetido a tais, sob pena de, contra o condutor, se estar produzindo uma prova obtida por meio ilícito, a qual estaria viciada, em tese, e seria, portanto, inválida. Ressalte-se que essa obrigação atinge somente o acusado no plano administrativo, pois somente nele há previsão legal dessa obrigatoriedade. Já no aspecto penal, prevalece o princípio do processo penal segundo o qual ninguém será obrigado a produzir prova contra si (direito ao silêncio), desta maneira, não há obrigatoriedade em se submeter ao teste do "bafômetro", no que tange ao crime de trânsito (art. 306).*

Outrossim, conforme nos ensina Zanobini, "a idéia de limite surge do próprio conceito de direito subjetivo: tudo aquilo que é juridicamente garantido é também juridicamente limitado" (*apud* Maria Sylvia Zanella Di Pietro, 2000, p. 107).

Outrossim, o fato do condutor negar-se a realizar o teste supramencionado, em momento algum deixa de configurar conduta delituosa, muito pelo contrário. Inobstante tal conduta não se tratar de conduta ativa (ou comissiva – quando o agente faz o que não deveria fazer), seu comportamento consubstancia-se numa conduta negativa (ou omissiva – quando o agente não faz o que deveria fazer), haja vista o mesmo desobedecer a um imperativo legal.

Tal conduta *omissiva* caracteriza-se, por si só, na mesma desobediência resultante da conduta comissiva, uma vez que contra o condutor fora levantado a acusação de que o mesmo estava sob a suspeita de estar dirigindo sob a influência de álcool, acusação esta feita por um agente da autoridade de trânsito e que não fora, em tese, contra-argumentada pelo condutor acusado, o qual o deveria ter feito por meio de uma prova negativa

– por exemplo, um exame de sangue, feito logo após o ocorrido, ou até mesmo a prova à qual o mesmo recusou-se.

O condutor suspeito de dirigir alcoolizado e que, malgrado a solicitação do agente da autoridade de trânsito, negar-se à submissão não só do exame de dosagem alcoólica, bem como de todos os meios legais que logrem invalidar as suspeitas do agente autuador (art. 165, do CTB) – aqui incluso o exame clínico –, estará se desfazendo de todos aqueles meios de prova, exceto o testemunhal (do qual ainda poderá se valer), para defender-se.

Tomando este caso como exemplo, resta apenas o relato do agente da autoridade de trânsito (presunção *juris tantum* – relativa, cabendo prova em contrário, o que poderia ter sido feito no momento da solicitação do agente, pois aquela prova recusada poderia ser usada a favor do acusado). Diante de tal assertiva, cremos que tal relatório – exarado, como se sabe, por um agente da autoridade de trânsito, cujo relato possui presunção de veracidade (*juris tantum*), estando ainda o mesmo em estrito cumprimento do seu dever legal –, somado a uma série de indícios que o levou a suspeitar do estado de influência de álcool do condutor, poderá ser suficiente para se concluir pela culpabilidade do condutor no tipo legal previsto pelo art. 165, do CTB.

O Dr. Ruy Carlos de Barros Monteiro (1999, p.227) escreve que os Ministros Sydney Sanches e Néri da Silveira convergem no mesmo entendimento suso, vez que:

“ Outro não foi o entendimento dos Ministros SYDNEY SANCHES e NÉRI DA SILVEIRA, que se puseram de acordo com o dos que concederam o habeas corpus:

(...)

A recusa, obviamente, poderá repercutir negativamente, contra aquele que dela se vale, podendo-se, até, considerar provado o que se pretendia provar com o exame recusado’ – HC 71.373-4-RS, por maioria de votos”.

Adotando a mesma linha de pensamento, Ruy Carlos de Barros Monteiro (1999, p.227-228) nos ensina:

“Mas, conforme o da intimidade (Constituição da República, art. 5º, X), uma única interpretação se impõe: o condutor, envolvido em acidente de trânsito ou fiscalizado, será submetido a ‘testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame’, se a submissão for voluntária¹; e, no caso de recusa, arcará com a consequência da sua negativa legítima”.

5 - Conclusões

A recusa, por si só, não levará o condutor a ser condenado na esfera administrativa, não podendo, destarte, haver *presunção de culpabilidade*, posto que, ao passo que o condutor pode estar sob a influência de álcool e se recusa para escusar-se das responsabilidades civis e criminais, poderá também se recusar aquele condutor que não ingeriu bebida alguma alcoólica, mas quer exercer o seu *direito ao silêncio*.

Porém, a recusa associada ao relato do agente de trânsito, segundo o qual o condutor encontrava-se em visível estado de embriaguez alcoólica, acarretará ao condutor acusado o ônus da prova, pois, ao contrário do que ocorre nos processos civil e penal, quando o ônus da prova é de quem alega e acusa. No processo administrativo, em homenagem *ao princípio da presunção de veracidade dos atos administrativos*, o ônus da prova se *inverte*, cabendo ao acusado. Nesse contexto sim, a recusa importará em consequência negativa para a absolvição do condutor, pois em se negando a submeter-se ao teste de alcoolemia, estará dispensando uma das provas que poderia inocentá-lo da acusação do agente da autoridade de trânsito (cujo relato tem presunção de veracidade).

Diante do exposto, fazendo uma interpretação sistêmica do assunto, através da qual perfilha-se o entendimento dos doutos Ministros *Sydney Sanches* e *Néri da Silveira*, do STF, em voto a *habeas corpus* impetrado em recurso contra *ação de investigação paternidade*, tende-se a concluir que a recusa da submissão ao teste do bafômetro, nada obstante ser um meio legal de defesa, o qual decorre do *direito ao silêncio*, no que tange à seara administrativa, poderá repercutir negativamente para o condutor

¹ O Juiz paulista Antonio Silveira R. dos Santos também sustenta que o condutor não está obrigado a sujeitar-se ao “bafômetro”, “pois ninguém é obrigado a se submeter a exame de inspeção que utilize parte do seu corpo se não quiser, já que por um princípio de Direito Penal ninguém é obrigado a dar prova contra si mesmo em juízo” – *Utilização do Bafômetro*, in “Direito & Justiça”, correio Brasiliense de 16.03.98, p. 5.

acusado de ter dirigido sob a influência de álcool, desde que hajam elementos necessários, colhidos pelo agente auautor, que levem a concluir que o condutor encontrava-se em visível estado de influência de álcool (se o mesmo exalava hálito alcoólico, ou não conseguia caminhar em linha reta, etc.), restando ainda resguardados os princípios da legalidade (pois a obrigatoriedade ao aludido teste advém de disposição legal expressa – art. 277, *caput*, do CTB) e da privacidade (entendendo-se este em *strictu sensu*, como o direito de não ser perturbado em seu corpo, violado), ressalvando-se que o mesmo jamais poderá ser obrigado à submissão, sob pena de macular-se a referida prova com *vício de consentimento*.

6 - Referências bibliográficas

COSTA JR., Paulo José da; QUEIJO, Maria Elizabeth, *Comentários aos Crimes do Novo Código de Trânsito Brasileiro*, São Paulo: Saraiva, 1998, p. 70-1.

DI PIETRO Maria Sylvia Zanella, *Direito Administrativo*, 12ª ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2000, p. 107.

MONTEIRO, Ruy Carlos de Barros. *Crimes de Trânsito: (e a aplicação da lei Nº 9.099, de 26.09.1995, e a responsabilidade civil): jurisprudência do STF e do STJ, atualizada até 29 de Junho de 1998*. Prefácio de José Carlos Moreira Alves. 1ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 1999, p. 227-8.

RIZZARDO, Arnaldo. *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda., 1998, p. 480-1.

SILVA, Paulo José da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 11ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1996, p. 615.