

4. DIREITO DE TRÂNSITO

O SISTEMA PUNITIVO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO

SUMÁRIO: 1. Introdução – 2. O sistema de pontuação – 3. Das medidas administrativas.

1. Introdução

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 29.09.1997) estabeleceu, no art. 256, quais as penalidades que a autoridade de trânsito,¹ na esfera de sua competência e dentro de sua circunscrição, aplicaria aos infratores.

Assim, a partir da advertência por escrito (art. 267) seguir-se-iam a multa (art. 258), a suspensão do direito de dirigir (arts. 262 e 328), a cassação da CNH (art. 263) e a frequência obrigatória em curso de reciclagem (art. 268).

Tais penalidades não elidem a punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei (art. 256, § 1.º).

O § 2.º do art. 256 foi vetado pela Presidência de República, sob o fundamento de que a parte final do dispositivo contrariava frontalmente o princípio da reserva legal (CF, art. 5.º, XXXIX). No mencionado § 2.º, o legislador estabeleceu que as infrações para as quais não

havia penalidade específica seriam punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve.²

O veto deixou algumas infrações sem punição, especialmente aquelas previstas no Capítulo III (arts. 26 a 67) e que não foram contempladas especificamente como tal (Capítulo XV), bem como as infrações estipuladas pelas Resoluções editadas ao tempo do Código Nacional de Trânsito e que estabeleceram como padrão de penalidade de multa o art. 111 da Lei 5.108, de 21.09.1966. Como tais Resoluções não foram, nesse particular, ainda revisadas, como determinado pelo art. 314, bem de ver que existem infrações sem a penalidade correspondente.

Estabeleceu o Código de Trânsito brasileiro que as penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário de veículo, ao embarcador e ao transportador (art. 257), sendo que o § 6.º determina a responsabilidade solidária do transportador e embarcador pela infração relativa ao excesso de peso bruto

(1) Autoridade de Trânsito – dirigente máximo de órgão ou entidade executiva integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada (Anexo I – Dos Conceitos e Definições).

(2) O art. 258 classificou as multas, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias: gravíssimas, graves, médias e leves, com valores correspondentes à Ufir (Unidade Fiscal de Referência) instituída pela Lei 8.333, de 30.12.1991.

total,³ se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

Embora o Código de Trânsito brasileiro estabeleça diferença entre proprietário e condutor (art. 257, §§ 2.º e 3.º), ao primeiro ficou reservada a responsabilidade pela quitação das multas, como está previsto no § 3.º do art. 282. Aliás, o legislador de 1997 foi não só extremamente severo na valoração das multas, algumas vezes estipuladas em cinco vezes o valor da Ufir, como também deixou claro que não seria licenciado ou registrado o veículo havendo débitos de tributos, encargos de multa de trânsito e ambientais (arts. 131, § 2.º, e 128). Da mesma forma, a restituição do veículo removido para o depósito só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estadia (art. 271, parágrafo único). Também a renovação da validade da CNH ou a emissão de uma nova via somente será realizada após a quitação de débitos constantes do prontuário do condutor (art. 159, § 8.º).

O inc. III do art. 259 estabelece como penalidade a suspensão do direito de dirigir. Será ela aplicada pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios do Contran.

A Resolução 54/98, nos arts. 1.º e 2.º, estabeleceu ditos critérios assim dispostos:

I – de um a três meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as

quais não sejam previstas multas agravadas;

II – de dois a sete meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

III – de quatro a doze meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.

A suspensão do direito de dirigir está prevista em artigos do CTB a partir do Capítulo XV (Das Infrações) e especificamente nos arts. 165, 170, 173, 174, 176, 210, 218 e 244.

É preciso desde logo distinguir a penalidade de multa, aplicada pela autoridade de trânsito competente, e a suspensão do direito de dirigir, que embora decorram da mesma infração têm rito próprio de aplicação, nos termos do art. 265 do CTB, isto é, deve haver uma decisão fundamentada, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa, por força do art. 5.º, LV, da CF de 1988.

Destarte, não pode ser aplicada a Medida Administrativa de Recolhimento da CNH ou da Permissão para Dirigir como disposto no Capítulo XV (Das Infrações), a não ser em casos de CNH vencida (art. 162, V).

A propósito do recolhimento da CNH pelos agentes, é bom recordar o previsto na Lei 5.553, de 06.12.1968, cujo art. 1.º estabelece o seguinte: “A nenhuma pessoa física, bem como a nenhuma pessoa jurídica, de direito público ou de direito privado, é lícito reter qualquer documento de identificação pessoal, ainda que apresentado por fotocópia autenticada, ou pública forma ...”.

(3) Peso Bruto Total é o peso máximo que o veículo transmite ao pavimento constituído da tara mais a lotação (Anexo I – Dos Conceitos e Definições).

O art. 3.º penaliza a conduta como contravenção penal, punível com pena de prisão simples de um a três meses ou multa de cinquenta centavos a três cruzeiros novos, a retenção de qualquer documento a que se refere esta lei.

Com a Lei 9.503 (CTB), a CNH passou a ter fé pública equivalente a documento de identidade (art. 159).

É evidente que o legislador ao determinar o recolhimento do documento de habilitação quis antecipar a aplicação da pena de suspensão do direito de dirigir. Mas já vimos que a suspensão só poderá se efetivar com as precauções do art. 265. Há que se aguardar, portanto, o recurso interposto pela aplicação da multa e sua final decisão. A partir de então seria proposto o processo administrativo, com ampla defesa do condutor habilitado.

Convém mencionar que o art. 272 estabelece o recolhimento mediante recibo, além dos casos previstos no Código, quando houver suspeita de inautenticidade ou adulteração. Somente neste caso expresso, como é óbvio, caberia o recolhimento e, mesmo assim, mediante as cautelas normais, não bastando a simples alegação de suspeita.

O Código estabeleceu a pena gravíssima de multa pela recusa de entrega à autoridade de trânsito, ou a seus agentes, do documento de habilitação, mas deixa claro que o fato só é possível "para averiguação de autenticidade" (art. 238). Portanto, o recolhimento por força de suposta infração de trânsito não configura medida legal, cabendo mandado de segurança para manter o direito de uso do documento até que se torne viável o recolhimento, pela suspensão do direito de dirigir. Note-se que o art. 309 criminalizou dirigir veículo automotor em via pública, sem a habilitação ou se estiver cassado o direito de dirigir. Mas o § 1.º do art. 239 deixa

claro que a entrega do documento à autoridade judiciária ocorrerá em quarenta e oito horas, após a intimação, quando ocorrer o trânsito em julgado. A omissão na entrega está no parágrafo único do art. 307.

A apreensão do veículo está prevista no inciso IV do art. 256 e estipulada em vários artigos do Capítulo XV. Todavia, não há como se entender seja necessária tal apreensão como se fosse objeto de crime, já que a conduta decorre de ato do infrator com previsão de multa gravíssima agravada em três ou cinco vezes.

Há casos em que a apreensão do veículo será justificável, como no uso de aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público (art. 229), para todas as infrações previstas nos incisos do art. 230 e sem que o condutor esteja portando a autorização para condução de escolares (art. 230, XX), por transitar com veículo em desacordo com as dimensões ou quando a autorização estiver vencida (art. 231, VI), falsificar ou adulterar documento de identificação do veículo (art. 234). Neste último caso, é evidente que a infração envolve o crime previsto no art. 297 do CP, sem contar que a falsificação pressupõe também o crime de furto e roubo do veículo.

Duas infrações merecem exame a parte, porque nos parece incabível ou desnecessária a apreensão do veículo, já que estará garantida a aplicação da pena de multa gravíssima.

A apreensão pela recusa de entrega de documento deve ser feita com cautela máxima (art. 238).

A apreensão, quando há retirada do local do veículo legalmente retido para regularização (art. 239), também deve ocorrer com cautela, por já estar garantida a aplicação de pena de multa gravíssima.

Finalmente, o art. 253 autoriza a apreensão quando há bloqueio da via com veículo. O procedimento de grevistas tem sido constante, bloqueando a via para chamar a atenção para as suas reivindicações. O fato é extremamente grave e perturbador da ordem pública, merecendo até outras implicações penais, sem qualquer contemplação, mesmo porque a multa recairá no proprietário do veículo que terá apenas a perspectiva de dispensa do empregado motorista por justa causa.

A cassação da CNH está claramente estipulada no art. 263,⁴ mas a pena possibilita a reabilitação, decorridos dois anos da cassação, conforme permite o § 2.º do citado artigo.

A cassação da Permissão para Dirigir, prevista no art. 264,⁵ obteve o veto da

Presidência da República. Parece-nos que tal veto não foi adequadamente aplicado, quando se referiu aos §§ 3.º e 4.º do art. 148. Enquanto nestes é viável o entendimento de que só ao término de um ano seria conferida a CNH, sem as infrações referidas, a cassação, ao que nos parece, deveria ser imediata quando ocorrida a infração de natureza grave ou gravíssima. A contrário entendimento, o possuidor da Permissão teria um ano de prazo para praticar as infrações, quando o legislador desejou que a cassação ocorresse “no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima”.

A pena de frequência obrigatória em cursos de reciclagem (art. 256, VII) está regulada no art. 268 e na Resolução 58/98.

O Prof. Waldyr de Abreu, examinando o art. 268,⁶ assinala que o curso de reciclagem tem propósitos acentuadamente educativos ou reeducativos, não obstante seja também uma punição imposta pelo novo Código. Referindo-se aos incisos III, V e VI o autor⁷ citado assegura que tratam de itens extremamente vagos não dispensando provas suficientes de mau procedimento e deseducação do indiciado. “Sob o risco de recursos judiciais” — afirma — “que coíbem

(4) Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I — quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II — no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inc. III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III — quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1.º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

(5) Art. 264. A cassação da permissão para dirigir dar-se-á no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima, ou ainda, na reincidência em infração média.

Razões do Veto — Os §§ 3.º e 4.º do art. 148 tratam adequadamente da matéria, uma vez que impõem a suspensão do direito de dirigir e obrigam o detentor de Permissão para Dirigir a reiniciar o processo de habilitação caso, no período de um ano, tenha cometido infração grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

(6) Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo Contran:

I — quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;

II — quando suspenso do direito de dirigir;

III — quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;

IV — quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

V — a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;

VI — em outras situações a serem definidas pelo Contran.

arbitrariedades, é exigível da autoridade de trânsito elevado critério em sua decisão punitiva. O item VI, em nosso entendimento” – reafirma o professor – “fere frontalmente o disposto no item II do art. 5.º da Constituição Federal”.⁷

2. O sistema de pontuação

O CTB, no art. 259,⁸ estabeleceu o sistema punitivo de pontuação para que, segundo ele, fosse aplicada a suspensão do direito de dirigir sempre que o infrator atingisse a contagem de vinte pontos.

No Regulamento do Código anterior (Dec. 62.127, de 16.01.1968, e Lei 5.108, de 21.09.1966) fora previsto um sistema de pontuação (art. 189, § 3.º) mas com a função de aumentar o valor da multa em cinco vezes, sempre que o condutor ou proprietário atingissem a contagem de vinte pontos no prazo de um ano. Tal sistema, ao que sabemos, jamais funcionou, talvez porque o Renach, previsto no art. 28, II, do RCNT e regulamentado pela Portaria 9, de 22.09.1980, do Denatran, jamais teve vida própria.

O art. 259 inaugura a adoção do sistema de pontos no nosso direito de trânsito. Segundo Waldyr de Abreu,⁹ difunde-se com o êxito, em países com melhor nível de trânsito, um sistema inovador em que é posto sob ameaça de perder a

licença de dirigir todo aquele que o venha fazendo de forma infracional. Como bem assinala Marc Guilhaume, a idéia básica da habilitação a pontos é a de que a repetição e a acumulação de infrações, das quais algumas possam parecer menores, revelam um comportamento perigoso, que é preciso punir e sobretudo tentar modificar. O Poder Público só dispõe de dois recursos para alcançar estes objetivos: a pedagogia e as sanções. A combinação desses dois meios na adoção da licença a pontos deve reduzir a insegurança rodoviária.

Ao ser editado o CTB, houve veto aos §§ 1.º e 2.º do art. 259, que se referiam a períodos de doze meses. Com isso, ficou a impressão de que a pontuação seria computada no período de doze meses, pelo confronto com os citados parágrafos vetados. De início não entendemos que assim fosse, porque em nenhum outro lugar do CTB o legislador se referiu a tal lapso temporal. Todavia, a Resolução 54/98 do Contran colocou fim à dúvida estabelecendo no art. 3.º e seu § 1.º que o cômputo da pontuação referente às infrações de trânsito terá a validade no período de doze meses, retroagindo sempre aos últimos doze meses.

O § 1.º peca pela redação algo confusa, como aliás é costume nos atos normativos do Contran, mas deve-se interpretar que a cada doze meses fica sem efeito a pontuação, com o que, digamos assim, ocorre uma despenalização a cada doze meses, valendo apenas os pontos consignados no período inferior.

A Resolução 54/98 também encerrou a dúvida sobre a ameaça que se fazia da contagem de pontos a partir da Lei 9.503/97, pois o § 2.º do art. 3.º deixa claro que “para efeito das penalidades previstas nesta Resolução serão consideradas apenas as infrações cometidas a

(7) Waldyr de Abreu, *Código de Trânsito Brasileiro*, Saraiva, 1998, p. 268.

(8) Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I – gravíssima – sete pontos;

II – grave – cinco pontos;

III – média – quatro pontos;

IV – leve – três pontos.

(9) Waldyr de Abreu, *Código de Trânsito Brasileiro*, Saraiva, 1998.

partir da data da sua publicação" (*DOU* de 22.05.1998).

A pontuação do art. 259, da qual decorre a suspensão do direito de dirigir (art. 261, § 1.º) deve ser registrada no Renach, para futura aplicação do art. 265, mas o cadastramento, tanto das infrações como dos pontos, só pode ocorrer "esgotados todos os recursos" (art. 209, parágrafo único).

Assim, é preciso observar que o sistema punitivo tem fases que obrigatoriamente devem ser cumpridas. Em primeiro lugar, deve ser observado o disposto no inc. II do art. 281, isto é, o auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente "se no prazo máximo de 30 dias não for expedida a notificação da autuação".

Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo na forma em que dispuser o Contran (Resolução 17/98).

Se o veículo for de propriedade de pessoa jurídica, não havendo identificação do infrator, será lavrada nova multa (art. 257, § 8.º).

Julgada a consistência do auto de infração, a autoridade de trânsito aplicará a pena cabível (art. 281). Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou infrator (art. 282).

O recurso será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remete-lo-á à Jari para julgamento em até trinta dias.

Se não ocorrer julgamento neste prazo, a autoridade, de ofício ou por solicitação do interessado, poderá conceder efeito suspensivo ao recurso.

Da decisão da Jari cabe recurso ao Conselho Estadual de Trânsito (art. 289, II).

Somente então estará encerrada a instância administrativa, como estabelece o art. 290. Por tal razão é que o legislador determinou que as penalidades aplicadas só sejam cadastradas no Renach esgotados todos os recursos (art. 290, parágrafo único).

Embora a pontuação possa estar sendo levada à registro no Renach, é de se entender que somente após esgotados todos os recursos das infrações caberá o início do procedimento administrativo previsto no art. 265.

3. Das medidas administrativas

Paralelamente à penalidade do art. 256, o legislador estabeleceu medidas administrativas que as autoridades de trânsito ou seus agentes, na esfera de sua competência e dentro de sua circunscrição, deverão adotar (art. 269).

A retenção do veículo (art. 269, I) ocorrerá nos casos apontados no Capítulo XV e visa especialmente sanear irregularidades, de preferência no local da infração (art. 270), liberando-se o veículo tão logo seja regularizada a situação.

Devemos, desde logo, atentar para o disposto no § 1.º do art. 269, assim redigido: "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 a incolumidade física da pessoa".

A retenção do veículo não se confunde com a remoção prevista no art. 269, II, pois esta visa especialmente a fluidez do trânsito, tanto que o legislador estabelece que a penalidade do estacionamento irregular seja aplicada preferencialmente após a remoção do veículo (art. 181, § 1.º).

Os órgãos de trânsito não removem os veículos a pretexto de falta de guinchos

e espaço nos pátios. No entanto, uma das medidas mais salutares para impedir os abusos de estacionamento irregular é justamente a remoção. E esta pode ser terceirizada (art. 25) com ampla garantia econômica dos conveniados, pois o pagamento das taxas e despesas é condição primeira para restituição do veículo (art. 271, parágrafo único).

Além disso não há como considerar que se configure o abandono do veículo, pois o art. 328 estipula que os veículos removidos e a qualquer título não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias serão levados à hasta pública.

O recolhimento da CNH, da Permissão para Dirigir, do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento anual (art. 269, III a VI), como já expusimos anteriormente, são medidas extremamente inadequadas, para não dizer ilegais e inconstitucionais. A propósito, devemos lembrar o conceito de Concepción Arenal: "Pocas cosas desmoralizan más, que la injusticia hecha en nombre de la autoridad y de la ley".¹⁰

O transbordo da carga (art. 269, VIII), como bem esclarecido no art. 275, é condição para que o veículo possa prosseguir viagem, e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável. Não sendo possível promover desde logo o transbordo, o veículo será recolhido ao depósito.

A medida administrativa de realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente (art. 269, IX) é a que merece maiores considerações, tendo em vista o disposto no art. 277.

O novo Código não estabeleceu como infração penal a recusa ao exame pelo etilômetro ou pela extração sangüínea ou exame de urina.

Não obstante, algumas autoridades de trânsito têm declarado que se trata de um crime de desobediência (art. 330 do CP), enquanto o jurista Waldyr de Abreu, na obra citada, aponta a recusa como infração administrativa prevista no art. 195.

Temos defendido, seguindo a interpretação de expressivo número de doutrinadores, que a nossa legislação não contempla qualquer punição pela recusa ao uso de bafômetro ou exame de sangue ou urina.

Trata-se, no caso, de garantia de defesa prevista no Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos (1966),¹¹ ratificado pelo Brasil em 24.01.1992, bem como na Convenção Americana de Direitos Humanos (1969) – Pacto de São José da Costa Rica –,¹² ratificada pelo Brasil em 25.09.1992.

Vicente Greco Filho, na sua tese *A culpa e sua prova nos delitos de trânsito*, referindo-se ao anteprojeto do Código de Trânsito brasileiro, que propunha a incriminação da recusa do condutor a se submeter a exame pericial, afirmou que tal proposta era manifestamente inconstitucional por violar diversos de

(11) Parte III – art. 14, n. 2 – Toda pessoa acusada de um delito terá direito a que se presuma sua inocência enquanto não for legalmente comprovada a sua culpa.

3 – Toda pessoa acusada de um delito terá direito em plena igualdade às garantias mínimas: g) a não ser obrigada a depor contra si mesma nem confessar-se culpada.

(12) Garantias Judiciais, art. 8.º, n. 2 – Presunção de Inocência-Garantias Mínimas: g) direito da pessoa não ser obrigada a depor contra si mesma nem confessar-se culpada.

(10) *Delitos contra la seguridad del tráfico*. Carlos Ganzenmüller. Bosch, 1997. p. 168.

seus princípios, ou seja, afrontava a inviolabilidade da pessoa, afrontava ao direito da ampla defesa e afrontava o direito de não se auto-acusar.

A vigente legislação penal espanhola, de 1995, explicitamente contempla, no art. 380 do CP, a recusa como crime de desobediência grave previsto no art. 556.

Por sua vez, o Código da Estrada de Portugal, de 1994, no art. 158.º, obriga sejam submetidos a provas de detecção de possíveis intoxicações, os condutores e demais utentes da via pública. E o art. 12.º do Dec.-lei 124/90, de 14 de abril, estabelece que:

1 – Todo o condutor, ou pessoa que contribua para acidente de viação, que se recusar a exame de pesquisa de álcool será punido com pena de prisão até um ano ou multa de duzentos dias. O n. 2 do art. 12.º citado acrescenta a sanção acessória de inibição da faculdade de conduzir com a duração de seis meses a cinco anos.

Na França, consta do *Code des Débits de Boisson e des Mesures contre l'Alcoolisme* a punição de um ano de prisão e multa de 25.000 francos para quem se recusar à verificação de embriaguez.

Repetindo, porque a nossa legislação não impõe pena pela recusa, como nos países acima citados, bem de ver que não cabe punição para o condutor que se negar ao exame.

Apoiado nos arts. 277 e 269, IX, Fernando Y. Fukassawa¹³ afirma que o condutor suspeito não poderá se recusar a extração de sangue e ao uso do bafômetro ou qualquer outro exame, ressalvando, contudo, que a tolerância

para cada pessoa, na demora na retirada do sangue, pode fazer variar a curva de alcoolemia. Por isso o exame clínico – admite o autor – poderá ser elemento até mais valioso que a própria perícia.

Damásio E. de Jesus,¹⁴ em recente obra, apresenta duas posições sobre o crime de embriaguez ao volante: 1.ª) não há o delito do art. 306 quando a presença do álcool no sangue não ultrapassa 6 decigramas por litro; 2.ª) o tipo exige apenas que o sujeito conduza veículo automotor de forma anormal, “sob influência de álcool”.

Acompanhando o ilustre jurista, nossa opinião também adota a segunda posição, isto é, para o crime basta a embriedade e a condução do veículo de forma anormal “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”.

Waldyr de Abreu¹⁵ ressalta que ocorrendo algum acidente provocado pelo condutor incapacitado pelo álcool ou outro enebriante, com mortos ou feridos, este deverá ser responsabilizado pelo concurso material ou formal do art. 306 com os arts. 302 e 303 do Código. Pelo entendimento, em favor do concurso material, há o argumento de que a embriaguez ao volante já precedia ao acidente.

Admitindo-se que haja a punição pela simples influência do álcool ou substância de efeitos análogos é evidente que o exame clínico torna-se prova de alta valia.

A propósito é de conferir os julgados citados por Fernando Y. Fukassawa, na obra citada, p. 154, onde se admite até a prova testemunhal no crime de embriaguez.

O extenso relatório apresentado pela Comissão Especial do Senado Federal, a propósito do Projeto de Lei da Câ-

(13) *Crimes de trânsito*. Ed. Oliveira Mendes, 1998. p. 153.

(14) *Crimes de trânsito*. Saraiva, 1998. p. 152.

(15) Op. cit., p. 151.

mara 73, de 1994, que instituiu o Código de Trânsito brasileiro ao analisar o tema da embriaguez ao volante, em certo trecho assim se manifestou: "Esses relevantes elementos reunidos da doutrina são plenamente ajustáveis à jurisprudência do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, que, a propósito da questão probatória, tem acentuado que '... não há negar ebriedade se os expertos atestam a existência de sintomas clínicos tais como: faces congestionadas, pele úmida, sudorese abundante, excitação visível, fala abundante e ruidosa com dificuldade na articulação das palavras, mar-

cha cambaleante, pulso rápido, pupilas dilatadas e hálito etílico' (*JUTACrim* 28/175); 'o exame clínico para verificação de embriaguez é prova de valor relativo' (*JUTACrim* 46/350 e *RT* 429/430); 'prova de ebriedade não se faz tão-só de dosagem alcoólica podendo a situação ser apurada também por exame clínico e por outros dados como, por exemplo, motricidade Rosenberg, psiquismo, funções vitais etc., do examinado'" (*JUTACrim* 55/284 e *RJD* 10/66) (Alberto Silva Franco e outros, op. cit., p. 189-190) (*Diário do Senado Federal* – Suplemento ao n. 123, de 09.07.1996).