



A DESCRIMINALIZAÇÃO DA POSSE DE MACONHA PARA CONSUMO PESSOAL E SEUS REFLEXOS NO TRÂNSITO BRASILEIRO: O DIREITO FUNDAMENTAL À PRIVACIDADE E À INTIMIDADE EM FACE DO DIREITO FUNDAMENTAL À SEGURANÇA VIÁRIA (TRÂNSITO SEGURO)

Jorge Amaral dos Santos¹

RESUMO

O artigo trata da acidentalidade no trânsito brasileiro envolvendo usuários com a capacidade psicomotora alterada em razão do consumo de substâncias psicoativas, especificamente aqueles que se encontram sob efeito da *cannabis sativa* (maconha). O objetivo do trabalho é verificar a potencialidade estatal na questão fiscalizatória dessa realidade. Para tanto, foi realizada pesquisa documental referente: aos custos sociais dos acidentes de trânsito; aos efeitos mais comuns que a maconha produz no organismo humano e o ato de dirigir um veículo; a direitos fundamentais presentes na Constituição Federal de 1988; à descriminalização da posse de drogas para consumo pessoal e por derradeiro, à realidade do Estado para efetivar fiscalizações de trânsito envolvendo usuários sob efeito da *cannabis sativa*. O acidente de trânsito inflige um enorme custo à sociedade e constatou-se que conduzir veículos sob efeito de maconha é ato considerado muito perigoso. Além dos direitos fundamentais referentes à privacidade e à intimidade verificou-se que o direito fundamental à segurança pode ser traduzido, também, como direito a um trânsito seguro e, por fim, apurou-se que o Estado não dispõe, ainda, de instrumental eficaz para realizar fiscalizações de trânsito referentes a usuários com sinais de consumo de drogas (exceto o álcool). Comprovou-se a necessidade da construção de políticas públicas voltadas a essa demanda específica, a fim de amenizar a problemática da acidentalidade no trânsito.

PALAVRAS-CHAVES: acidentalidade; direitos; drogas; segurança; trânsito;

ABSTRACT

The article deals with the accident rates in the Brazilian traffic involving users with psychomotor ability changed due to the consumption of psychoactive substances, specifically those who are under the influence of *cannabis sativa* (marijuana). The objective is to check the state potential in fiscalizatória question that reality. To this end, documentary research was carried out concerning: the social costs of traffic accidents; the most common effects that marijuana has on the human body and the act of driving a vehicle; the fundamental rights enshrined in the Federal Constitution of 1988; the decriminalization of drug possession for personal consumption And last, the state of reality to effect traffic inspections involving users under the influence of *cannabis sativa*. The traffic accident inflicts a huge cost to society and it was found that driving vehicles on marijuana effect is considered very dangerous act. In addition to the fundamental rights relating to privacy and intimacy it was found that the fundamental right to security can be translated also as the right to a safe transit, and, finally, it was found that the state does not have, yet, effective instrumental to conduct

¹ Policial Rodoviário Federal. Especialista em Direito público, especialista em Direito penal e Direito processual penal, Mestre em Direito – Linha de Concentração Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC. E-mail: jorgeamar@bol.com.br

inspections related to transit users with drug use signals (except alcohol). It proved the need for the construction of public policies geared to this particular demand, in order to alleviate the problem of traffic accident rates.

KEYWORDS: accidentality; rights; drugs; safety; traffic.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As presentes reflexões pretendem tratar da acidentalidade no trânsito brasileiro envolvendo usuários com a capacidade psicomotora alterada em razão do consumo de substâncias psicoativas, notadamente aqueles onde se verifica estarem sob efeito da *cannabis sativa* (maconha). Para tanto, foram considerados os custos sociais dos acidentes, alguns dos efeitos que a maconha produz no organismo humano, direitos fundamentais estabelecidos pela Carta Magna de 1988 e o (des)preparo das agências fiscalizatórias estatais para fazer frente àquela demanda específica.

O trânsito é um sistema complexo cujos elementos se ligam e se relacionam. Nesse contexto espacial público tido como democrático e emancipador, o agir de um usuário carrega uma imensa capacidade de influenciar a conduta de vários outros, perfazendo situações perante a realidade social fática cujas consequências se prolongam no espaço-tempo, atingindo o existir de um sem número de indivíduos. O acidente de trânsito, como evento oriundo da complexidade social contemporânea, tornou-se uma problemática de tal magnitude que, para seu enfrentamento, exige um esforço conjunto a ser demandado tanto pelo Estado quanto pela sociedade.

O acidente de trânsito como preocupação mundial foi sinalizado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) com pesquisas que apontaram a ocorrência de aproximadamente 1,3 milhão de mortes por ano em um espaço de 178 países (DENATRAN, 2011). Nesse ranking, o Brasil ocupa o quinto lugar em mortalidade. Planejamentos em níveis estratégicos vêm sendo construídos na tentativa de modificar essas realidades, pois como asseguram os estudos, se não houver um contundente processo envolvendo a sociedade global, a estimativa para 2020 é de quase dois milhões de mortes/ano no trânsito. Nessa esteira, o evoluir social apresenta óbices e desafios que permeiam o trabalho de setores engajados no desenvolvimento de respostas que possam ser aplicadas ao sadio convívio em coletividade. Pesquisadores das diversas áreas, especialmente saúde e educação, e de segmentos como a psicologia, farmacologia e psiquiatria constroem trabalhos que dia a dia facilitam o coexistir em sociedade, sob o foco do bem comum e em prol do

estabelecimento da paz social.

No território da saúde pública, questões como o consumo de drogas e suas consequências há décadas vêm atraindo a atenção do Estado. Esse assunto, quando ligado ao trânsito, reúne preocupações importantes no sentido de se estabelecerem políticas públicas capazes de enfrentar a problemática da morbidade e mortalidade nas vias públicas, pois está frequentemente relacionado a acidentes.

O uso do cânhamo (maconha) quando associado ao ato de dirigir traz sérios riscos à segurança viária. Importante decisão que certamente influenciará na rotina social do brasileiro refere-se à questão da descriminalização da posse de maconha para consumo pessoal, que está sendo enfrentada pelo Superior Tribunal Federal. Os trabalhos da Suprema Corte apontam, em uma realidade não muito distante, para um desfecho favorável a essa liberação. De qualquer sorte, o Estado brasileiro ainda não dispõe de ferramental apropriado para a realização de procedimentos eficazes (fiscalizações) no sentido de coibir a conduta de consumo de drogas e o ato de conduzir veículos em via pública (com exceção do álcool onde já se estabeleceu um notório esforço social envolvendo essa temática). Atualmente as agências fiscalizatórias do trânsito não possuem equipamentos para detectar a presença de outras drogas (maconha, crack, cocaína, ecstasy, heroína, metanfetaminas, barbitúricos, anfetaminas ou benzodiazepínicos) no organismo de usuários das vias públicas no país. O único meio adequado para constatar cientificamente a existência dessas substâncias no organismo humano, na realidade do trânsito brasileiro, seja durante fiscalizações de rotina, seja no atendimento a acidentes, é através de exames laboratoriais, com a coleta de amostras (sangue ou urina) das pessoas fiscalizadas.

Sob a ótica do direito à segurança positivado na Carta Constitucional de 1988, visto pontualmente na segurança viária, trataremos da accidentalidade no trânsito, os custos sociais dos acidentes, as perturbações orgânicas que o consumo da maconha causa nos indivíduos, alguns dos princípios elementares inerentes à dignidade humana e o (des)preparo das agências fiscalizatórias do trânsito no atendimento a ocorrências envolvendo pessoas com a capacidade psicomotora alterada.

Uma das possíveis consequências advindas da descriminalização da posse de maconha para uso pessoal poderá ser o aumento no consumo dessa droga e essa questão necessita ser levada em consideração. Uma decorrência lógica nesse

sentido será o aumento no número de acidentes de trânsito envolvendo usuários sob efeito da cannabis sativa e urge que o Estado, por meio das agências fiscalizatórias do trânsito, esteja equipado e preparado para fazer frente a essa realidade considerável.

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL E SEUS CUSTOS SOCIAIS

O trânsito é um sistema complexo onde todos os seus elementos se relacionam. Na via pública, a conduta de um usuário de algum modo causará reflexos na atitude de vários outros. Mata (2010, p. 123) bem explica essa concepção quando afirma que “no trânsito, a primeira lição é entender que todos os seus elementos se relacionam e que cada qual tem uma enorme capacidade de influenciar a conduta de todos os outros”.

O acidente de trânsito é um evento oriundo da modernidade e tornou-se uma problemática mundial. Em 2009 a Organização Mundial de Saúde (OMS) realizou um amplo estudo abarcando 178 países e verificou a ocorrência anual de 1,3 milhão de mortes causadas por acidentes de trânsito. Dentro dessa conjuntura o trânsito brasileiro ocupa o 5º lugar entre os países com maior número de mortes, atrás apenas da Índia, China, Estados Unidos e da Rússia (DENATRAN, 2011). Nesse contexto, se não forem adotadas medidas urgentes a estimativa é de que se chegue ao patamar 1,9 milhão de mortos/ano até o ano de 2020. Conforme o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – “acidente de trânsito é todo evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos”. Para o Ministério da Saúde (2001) os acidentes e as violências no Brasil são um problema de saúde pública de grande magnitude e transcendência que provocam forte impacto na morbidade e na mortalidade da população.

Esse tipo de sinistro é uma problemática que por si só envolve uma enorme gama de agentes e recursos sociais. Como se trata de um evento relacionado a uma ou mais pessoas que transitam na via pública, as consequências podem resultar desde danos materiais de pequena monta e nenhuma ou pequena lesividade em pessoas, até a completa destruição de veículos, estruturas viárias e prediais e a morte de indivíduos. De qualquer sorte, do acidente de trânsito resultará um mínimo de reparação material (em caso de danos materiais de pequena monta) até a ação de complexas estruturas públicas e privadas. Nesse sentido, a utilização da rede de

atendimento a vítimas dos acidentes – instituições policiais, agências fiscalizatórias e suas competências, Corpo de Bombeiros, Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU) e outras instituições de socorro, empresas prestadoras de serviços para trabalhos de remoção veicular e de pessoas em óbito, rede de saúde pública, seguradoras de veículos, cargas e danos pessoais, empresas de consertos veiculares, reparos aos danos nas vias públicas, entre outros. Ainda, os poderes públicos como Judiciário e Ministério Público com toda sua complexidade.

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito, o custo médio de um acidente com feridos é de aproximadamente 90 mil reais e de um acidente com resultado morte o valor é de 421 mil reais. Anualmente o custo financeiro para o país é de 24,6 bilhões de reais (RIPSA-DATASUS, 2012). O número de mortos por acidentes de transportes terrestres fica na média de 40 mil pessoas por ano, conforme os dados:

ANO	Nº MORTES	ANO	Nº MORTES
2003	33.139	2009	37.594
2004	35.105	2010	42.844
2005	35.004	2011	43.256
2006	36.367	2012	44.812
2007	37.407	2013	42.266
2008	38.273		

(RIPSA-DATASUS, 2012)

Os fatores que podem contribuir para a ocorrência de um acidente de trânsito são vários. Isoladamente esses fatores podem ser divididos em quatro grandes grupos.

- O fator humano: quando o comportamento do homem – pedestre, passageiro, condutor ou outra condição – contribui para a ocorrência do acidente. Refere-se à atitude do indivíduo no trânsito, suas condições orgânicas e sua capacidade de julgamento;
- O fator veículo: quando falha mecânica ou elétrica no veículo contribui para a ocorrência do acidente. São as condições de manutenção, conservação e desempenho do veículo e equipamentos integrantes;
- O fator via: quando uma deficiência na via ou em sua sinalização contribui para o

acidente. São as características físicas da via. Trata-se da engenharia viária, sinalização, pavimentação e condições de tráfego;

- O fator meio ambiente: fatores do meio ambiente ou fenômenos da natureza que contribuem para a ocorrência do acidente. O ambiente no local do acidente e as condições meteorológicas.

Levantamento nacional referente às causas dos acidentes nas rodovias federais explicita que a maioria se dá por “falha humana”:

Percentual de acidentes em relação à causa, 2010 a nov. de 2014

Descrição das causas	2010	2011	2012	2013	2014
Falta de atenção	33,2%	33,0%	33,2%	33,7%	32,7%
Outras	31,0%	29,4%	26,9%	23,6%	23,1%
Não guardar distância de segurança	8,5%	9,0%	10,2%	11,6%	11,5%
Velocidade incompatível	7,5%	8,4%	9,1%	10,0%	10,3%
Desobediência a sinalização	3,9%	4,1%	4,2%	4,3%	4,9%
Ingestão de álcool	3,7%	3,9%	4,1%	4,0%	4,4%
Defeito mecânico em veículo	3,8%	3,6%	3,7%	3,8%	4,1%
Animais na Pista	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,2%
Dormindo	2,4%	2,3%	2,5%	2,6%	2,8%
Ultrapassagem indevida	2,1%	2,2%	2,2%	2,4%	2,5%
Defeito na via	1,3%	1,5%	1,3%	1,5%	1,6%

(POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2015)

Veja-se que os dados informativos onde não há ingerência humana – defeito mecânico em veículo, animais na pista e defeito na via - não somam um décimo da totalidade das causas dos acidentes ao passo que, onde há “falha humana” (desconsiderando-se as causas “outras”), se tem, aproximadamente, quase 70% das causas.

O Brasil, alinhado à orientação da Organização Mundial de Saúde, lançou o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, Década de ação pela segurança no trânsito 2011 – 2020. Esse planejamento, embasado em cinco pilares - fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular – pretende reduzir em 50% o quantitativo de acidentes no país

até o ano de 2020 (DENATRAN, 2011). Como se constata, a maioria dos acidentes nas rodovias federais tem como causa a “falha humana”. Parte dessa “falha humana” pode ser atribuída a usuários com a capacidade psicomotora alterada e, ainda, parcela destes está nos que se encontram sob efeito da cannabis sativa. Assim, é necessária uma devida preparação estatal no sentido do empoderamento da área da segurança pública referente ao trânsito, de modo a se articular políticas públicas hábeis ao atendimento dessa nova demanda.

2 O USO DA MACONHA E O ATO DE DIRIGIR VEÍCULO

Assuntos que permeiam a transversalidade dos mais diversos campos do saber, dada a sua complexidade, se relacionam e se interligam quando o olhar é direcionado à concepção de um objetivo social comum. A farmacologia, a neurociência, a criminalística e o direito, quando observados sob a ótica da segurança pública, se unem para tratar dos acidentes de trânsito (envolvendo danos materiais, lesões corporais ou mortes de pessoas) e seus reflexos nos campos social e econômico. Esses trabalhos encaminham-se para as searas da Justiça pública, do legislativo, dos setores econômico, educacional e social no sentido de buscar ferramentas para a criação e aplicação de políticas públicas adequadas ao tratamento dessa problemática (acidentalidade no trânsito).

A farmacologia, ciência que estuda como as substâncias químicas interagem com os sistemas biológicos, oportuniza à indústria farmacêutica a produção de fármacos para os mais diversos fins. Destes, há os destinados ao tratamento de moléstias, os indicados no combate à dor ou a proporcionar sensações de prazer no indivíduo (IVERSEN, 2012). Os pesquisadores descobrem, criam, produzem e aperfeiçoam substâncias capazes de interagir com o corpo humano. A pesquisa científica é uma das alavancas que impulsionam o progresso de um país. Nas diferentes áreas do saber, fomentar a pesquisa é responsabilidade do Estado, e o objetivo há de ser o bem comum e a paz social.

Para Iversen (2012, p. 7) “a palavra droga refere-se a uma substância química tomada de forma deliberada para obter efeitos desejados”, algumas usadas do ponto de vista medicinal no trato de doenças e outras tomadas devido aos seus efeitos prazerosos. Nós, como espécie, somos propensos a procurar químicos psicotrópicos e até persistir em seu uso, mesmo tendo ciência de seus efeitos nocivos à saúde. Substâncias psicoativas, segundo Lopes (2014), são drogas capazes de alterar o

funcionamento cerebral ou psíquico, consideradas como drogas psicotrópicas (SPAs). Elas atuam sobre o cérebro alterando nossa maneira de sentir, pensar e, muitas vezes, de agir.

Na construção de uma nação, os pesquisadores desenvolvem importantes trabalhos de utilidade pública. Adams (2007, p. 151) ao tratar da análise da substância voriconazol verificou que “Os resultados obtidos no estudo da estabilidade da formulação injetável indicaram que os prazos de validade informados pelo laboratório produtor podem ser estendidos.” Herculano-Houzel (2015) ao lançar um olhar sobre a descriminalização das drogas e a consequente liberdade de escolha de cada um de nós, em usar ou não essas substâncias, alertou que “se enche a cara de álcool, cheira cocaína ou compra uma trouxinha de maconha, o carro que você dirige coloca em risco todos os que estão na rua sem ter nada a ver com o seu prazer.”

Quanto à normatização, a Portaria SVS/MS nº 344 de 12 de maio de 1998, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) traz um rol de substâncias sujeitas a controle especial e outras que são proibidas no país. As mais conhecidas são o cânhamo (maconha), a cocaína, o crack, o ecstasy, o ácido lisérgico (LSD) e o lança-perfume. Algumas são naturais (maconha, cocaína), outras são semissintéticas (obtidas em laboratório com precursores naturais - LSD) e outras são totalmente sintéticas (obtidas em laboratório sem a necessidade de precursores naturais - barbitúricos e anfetaminas). Medicamentos como os benzodiazepínicos (sedativos como Rivotril, Valium ou Dormonid) e as substâncias conhecidas como anfetaminas (Ritalina, Reductil). O cânhamo, mais conhecido no Brasil como maconha, é a droga recreativa ilegal mais amplamente utilizada no mundo. Há milhares de anos que ele é usado no Oriente Médio e na Ásia como medicamento ou como droga recreativa. Registros datam seu uso medicinal em 2.700 a. C., sendo introduzido no Brasil pelos escravos africanos durante os séculos XVIII e XIX, e passando a ser considerado um problema social no início do século passado, quando então foi banido legalmente na década de 1930 (SILVESTRIN, 2012).

O princípio ativo do cânhamo é o 9-gama-transtetrahidrocannabinol (THC), um composto fenólico encontrado na resina das plantas femininas que age no sistema nervoso central alterando a percepção temporal, diminuindo a sensibilidade à dor e à temperatura, causando sonolência (DEL-CAMPO, 2008). Geralmente o uso da maconha traz alterações nos sentidos (visão, audição e olfato), na função cognitiva

(pensamento, memória e atenção) e no humor. A noção tempo/espço fica alterada e podem ocorrer ilusões visuais e auditivas. O pensamento torna-se lento e as associações de ideias ficam menos coerentes. O THC (canabinóide responsável pelos efeitos euforizantes da maconha) afeta funções como a atenção, a percepção de tempo e de velocidade, e a memória, dificultando a capacidade dos motoristas de reagir frente a situações inopinadas e complexas. Ele altera as funções afetivas interferindo diretamente no estado de alerta, de vigilância, de coordenação e, por consequência, na capacidade psicomotora do indivíduo em conduzir um veículo (SILVESTRIN, 2012). Sobre os efeitos da maconha no ser humano, Iversen (2012, p. 98) afirma que “os usuários não são capazes de realizar quaisquer tarefas que exijam esforço intelectual e não devem dirigir, pilotar um avião ou operar máquinas complexas.”

Estudos realizados pela equipe do Centro de Pesquisas em Álcool e Drogas (Pechansky, 2010, p. 61) apontaram que, da amostra coletada para o trabalho, “no total, 150 (4,6%) motoristas apresentaram alguma positividade para outras drogas na saliva, assim distribuídas: cocaína: 2,05% (n=67), maconha: 1,5% (n=49), benzodiazepínicos: 1,04% (n=34)”. Verifica-se, portanto, que o hábito de condutores dirigirem sob efeito de maconha ou de outras drogas é uma realidade no trânsito brasileiro. Nesse sentido, o trabalho desenvolvido pela imprensa mostra-se revelador. A exemplo, o caso de motorista de veículo de grande porte que dirigia sob efeito de cocaína e, ao ser fiscalizado após dirigir por mais de 300 quilômetros, acabou preso e retirado da via pública (DIÁRIO DE SANTA MARIA, 2015).

Atualmente a viabilidade da utilização, pelas agências fiscalizatórias do trânsito, de um aparelho capaz de constatar a presença de drogas, apelidado “drogômetro”, está em fase de testes pelo Centro de Pesquisas em Álcool e Drogas do Hospital de Clínicas de Porto Alegre (CPAD). O funcionamento desse instrumento consiste na coleta de uma amostra de saliva para análise onde, em 5 minutos, se pode verificar se o usuário consumiu alguma droga. A exemplo do que ocorreu com o aparelho usado para a verificação da presença do álcool no organismo humano (etilômetro), o “salivômetro” (nome oficial do aparelho em testes) poderá trazer uma eficácia bastante significativa no sentido da redução dos acidentes de trânsito.

3 A DESCRIMINALIZAÇÃO DA POSSE DE MACONHA PARA CONSUMO PESSOAL E OS DIREITOS FUNDAMENTAIS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE

1988

A temática da descriminalização/legalização das drogas é bastante polêmica todavia, há que se salientar uma significativa diferença entre esses dois termos. Na Europa, Portugal regulamentou a descriminalização das drogas (lei nº 30/2000) em julho de 2001. Lá as drogas continuam proibidas mas seu consumo não é mais considerado crime ocorrendo, portanto, a descriminalização. Na *descriminalização* as drogas em questão continuam proscritas, tanto a posse, o uso, o cultivo, a produção e o transporte, porém não há sanções no campo penal – sejam as chamadas penas alternativas, multas ou privação da liberdade - e sim outros tipos de punições (administrativas) como multas (denominadas “coimas” pela lei portuguesa) ou mesmo a proibição do exercício de profissão, a frequência a certos lugares, apresentação periódica a determinados locais, cassação de porte de arma, apreensão de objetos, privação de gestão de subsídios, contribuição a entidades sociais ou prestação de serviços e a admoestação (censura oral). Já a *legalização* das drogas torna o uso, a posse, o cultivo, etc., um ato permitido legalmente. Eis as diferenças entre descriminalizar e legalizar. Hart (2014, p. 309) aduz que a compra, a posse e o uso de drogas recreativas, em quantidades de suprimentos para até dez dias, não são considerados delitos penais. “Os usuários apanhados pela polícia com drogas recebem o equivalente a uma multa de trânsito, em vez de serem detidos e estigmatizados com um registro policial”. Hart (2014) elaborou trabalhos que contestam as políticas públicas aplicadas no combate às drogas, afirmando que a farmacologia ou, em outras palavras, os efeitos reais das drogas, já não desempenham papel tão relevante quando se estabelecem essas políticas. Essa discussão alberga questões filosóficas, morais, éticas e legais. Diversos institutos jurídicos cujos conceitos “abertos” dão margem a interpretações de acordo com o contexto histórico de cada sociedade, como “direitos humanos” e “direitos fundamentais”, formam embasamento teórico para a construção de políticas aplicadas à accidentalidade no trânsito.

Trazendo o debate para o campo do Direito, conforme Coelho (2010) que assevera ser a ordem jurídica a expressão do sistema de legalidade do Estado e, portanto, a “testemunha dos tempos”, cumpre referenciar, no que concerne a conceitos, a diferenciação terminológica entre as expressões “direitos humanos” e “direitos fundamentais”. A expressão “direitos humanos”, perante a dogmática jurídica, possui uma significação abrangente de cunho universal por se referir

àquelas posições onde o ser humano é reconhecido como tal, independentemente da normatização interna de determinado Estado, revelando um caráter supranacional de validade universal, para todos os povos e em todos os tempos. Nesse sentido, ao explicitar a diferenciação entre “direitos humanos” e “direitos fundamentais”, Sarlet (2007, p. 35) ensina que “o termo 'direitos fundamentais' se aplica para aqueles direitos do ser humano reconhecidos e positivados na esfera do direito constitucional positivo de determinado estado”, ao passo que “direitos humanos” se relacionam a documentos de direito internacional, com uma abrangência supraestatal. Onde direitos fundamentais contendem quando em referência a uma situação fática no mundo da vida, aqui especificamente voltados ao trânsito, esses mesmos direitos se flexionam e se amoldam em medidas diversas, de forma a não se anularem mas sim complementarem-se em atenção à dignidade humana.

3.1 O Direito Fundamental à Intimidade e Privacidade

O Supremo Tribunal Federal está a se manifestar sobre a questão da posse de drogas para consumo pessoal, em virtude de ação penal que tramita naquele colegiado (Recurso Extraordinário nº 635.659, São Paulo). A argumentação da referida ação, em breve síntese, trata da inconstitucionalidade do art. 28 da Lei 11.343/2006 (Lei de Drogas) inferindo o postulante da ação inicial que a posse de drogas para consumo pessoal, tipificada no citado artigo, viola o princípio constitucional da intimidade e da vida privada. O impetrante afirma que este dispositivo constitucional protege as escolhas dos indivíduos no âmbito privado, desde que essas mesmas escolhas não sejam ofensivas a terceiros. Diz ainda que, não lesionando bens jurídicos alheios, a referida conduta não há que ser considerada crime. Por fim, reforça que as condutas tipificadas no art. 28 da Lei de Drogas (adquirir, guardar, ter em depósito, transportar ou trazer consigo, para consumo pessoal, drogas sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar) pressupõe a não irradiação do fato para o exterior da vida privada do agente, não havendo assim lesividade apta a justificar a edição da norma.

Gilmar Mendes (2015, p. 3), Ministro relator do recurso extraordinário em comento, infere que o caso traz a lume contraposições sobre a proteção de direitos fundamentais, posto que “De um lado, o direito coletivo à saúde e à segurança; de outra parte o direito à intimidade e à vida privada.” Nesse sentido, ainda Mendes

(2015), a própria Constituição traz em seu bojo diversas normas que criminalizam um amplo espectro de condutas (art. 5º, XLI, XLII, XLIII, XLIV, art. 225, §3º e 227, § 4º), normas estas voltadas ao legislador e referentes a bens e valores objetos de proteção. Logo, essas disposições vertem importante dimensão dos direitos fundamentais, em virtude de sua feição objetiva na ordem constitucional pois, “tal concepção legitima a ideia de que o Estado se obriga não apenas a observar os direitos de qualquer indivíduo em face do Poder Público, como, também, a garantir os direitos fundamentais contra agressão de terceiros”. Concluindo que os direitos fundamentais não podem ser considerados apenas como proibições de intervenção, devendo ser, igualmente, um *postulado de proteção*.

Para Mendes (2015, p. 37) “a criminalização da posse de drogas para uso pessoal conduz à ofensa à privacidade e à intimidade do usuário. Está-se a desprezar a decisão da pessoa de colocar em risco à própria saúde”. Em outros países, como a Espanha por exemplo, nas sanções administrativas previstas na lei, há multas de até 30 mil euros e/ou a suspensão da carteira de motorista. Essas medidas, no entendimento de Mendes, são bem mais eficazes na contenção do consumo do que a simples aplicação de medidas penais sem resultados práticos demonstráveis.

3.2 O Trânsito Seguro como Direito Fundamental

A segurança pública, dever do Estado e direito de todos, tem por finalidade a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio (art. 144 da Constituição Federal de 1988). Para Grau (2009, p. 1014) o que caracteriza a sociedade moderna é a divisão do trabalho e a monopolização da tributação e da violência física pois, tendo sido a desordem superada, admite-se que todos cumpram as mesmas funções: “o combate à criminalidade é missão típica e privativa da administração, através da polícia”.

Da análise sistemática concernente à segurança pública dentro do contexto constitucional, Souza Neto (2014, p. 1586) aduz que o adequado “é um conceito que se harmonize com o princípio democrático, com os direitos fundamentais e com a dignidade da pessoa humana.” Assim, continua, “apenas as políticas de segurança pública alicerçadas em concepções democráticas, comprometidas com a observância efetiva desses princípios, são compatíveis com a Constituição Federal”. Essa segurança pública, garantida pelo Estado de forma igualitária e universalizada

a todos, necessita ser observada à luz dos direitos fundamentais elencados na Carta Magna. Alves (2009, p. 1015) ao enfrentar essa temática no Supremo Tribunal Federal (ADI 1.942-MC) quando analisara questão tributária inerente a taxas e impostos, inferiu que “essa atividade do Estado só pode ser sustentada pelos impostos, e não por taxa. O fato gerador da taxa [...] de serviços públicos e divisíveis [...] não é admissível em se tratando de segurança pública.”

Ao se falar em Direito interno, da inviolabilidade do direito à segurança (art. 5º, *caput*, da Constituição Federal) *Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...] se tem como corolário a atuação dos órgãos de segurança pública estabelecidos no art. 144 da mesma Carta Política.* Nesse sentido, Leal (2006, p. 141) aduz que é o “direito à segurança da pessoa e à proteção pelo Estado contra toda a violência ou dano físico, tanto infligidos por funcionários do governo como por indivíduos, grupos ou instituições”.

Os poderes estatais obrigam-se, pelos direitos fundamentais, ainda num sentido material e funcional, ou seja, todo e qualquer ato no mundo da vida efetivado por agente público há que ser concretizado em consonância com aqueles direitos. Nessa linha Sarlet (2007, p. 389) afirma que do efeito vinculante do art. 5º, § 1º, da CF - *As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata* – decorre um duplo sentido: um sentido negativo que afirma os direitos fundamentais não estarem na esfera de disponibilidade dos poderes públicos e, “numa acepção positiva, os órgãos estatais se encontram na obrigação de tudo fazer no sentido de realizar os direitos fundamentais”. Sobre direitos fundamentais, Mendes (2008, p. 255) leciona que “a autoridade do Estado é exercida sobre homens livres. Em algumas situações, o indivíduo tem o direito de exigir do Estado que atue positivamente, que realize uma prestação”.

O direito à segurança possui dupla fundamentalidade: (a) por estar previsto no catálogo expresso dos direitos e garantias fundamentais da Carta Maior e, (b) ao ser “*materialmente* fundamental por se entrelaçar corretamente com a dignidade da pessoa humana, promovendo a tranquilidade e a previsibilidade, sem as quais a vida se converte em uma sucessão angustiante de sobressaltos”. Essa segurança é multidimensional, exercendo várias funções em contextos diversos, se especializando em múltiplos subprincípios os quais, “se subsumem a três categorias:

estabilidade, previsibilidade e ausência de perigos” (SOUZA NETO, 2013, p.231).

Esse mesmo direito à segurança concebido como redução de riscos e ausência de perigos está, por sua vez, diretamente consignado ao dever estatal de garantir a incolumidade das pessoas e do patrimônio. Essa atuação se concretiza no trabalho das diversas agências que compõe o amplo espectro da segurança pública, principalmente por meio da execução de atividades relativas à vigilância, prevenção e repressão de condutas delituosas. Os objetivos das políticas públicas de segurança hão de estar voltados à consecução de um ambiente de tranquilidade que permita aos cidadãos desenvolver suas aspirações e potencialidades (SOUZA NETO, 2013).

Nessa mesma linha, o discurso de Costa (2010, p. 3.180) ao inferir que “É pelo processo que se busca tutelar os direitos à vida, à liberdade, à honra e à integridade das pessoas, enquanto agentes sociais”. Consoante todos esses entendimentos que traduzem o constitucionalismo contemporâneo, o legislador constitucional derivado acrescentou o parágrafo 10 ao artigo 144 da Constituição Federal (Emenda Constitucional nº 82, de 2014): *A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas*. Sob um olhar teleológico à Norma se verifica que o legislador deixou clara a finalidade da *segurança viária*, qual seja: *a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas*. Da *incolumidade das pessoas* infere-se a ausência de perigos, consignada por Souza Neto (2013); essa *ausência* constante há de se realizar por meio da efetivação de atividades relativas à vigilância, prevenção e repressão de condutas delituosas no trânsito. Nesse entender, arremata-se que *segurança viária* se traduz, explicitamente, em *trânsito seguro*.

Sobre colisões entre direitos fundamentais (quando duas posições protegidas com direitos fundamentais diferentes contendem por prevalecer numa mesma situação) Mendes (2008, p. 284) afirma que “deve-se buscar a conciliação entre eles, uma aplicação de cada qual em extensões variadas, segundo a respectiva relevância no caso concreto, sem que se tenha um dos princípios como excluído do ordenamento jurídico por irremediável contradição com o outro”. Nessa esteira, Freitas (2007, p. 19) aduz que “a contínua marcha pelo reconhecimento dos direitos fundamentais é a mesma incessante caminhada no rumo da consolidação dos chamados Estados Democráticos”. Nesse diapasão, os direitos humanos passam a fortalecer o cimento indisponível do Estado, o qual só tem sentido e legitimidade

quando apto a viabilizar a concretização ampliada da dignidade humana. Assim, havendo uma cobertura entre o princípio da legitimidade e o resguardo jurídico da pessoa, claro está que os princípios fundamentais se constituem mutuamente e jamais devem se eliminar. Em seguimento a esse pensar, decorre-se que o vetor dos direitos fundamentais está a ser a *dignidade humana*.

Conforme Habermas (2012, p.11), dignidade humana é “a fonte moral da qual os direitos fundamentais extraem seu conteúdo”. A experiência da violação da dignidade humana traz a reboque uma função de descoberta. Uma problemática qualquer que afronte a dignidade humana necessita ser interpretada como lesiva a direito fundamental e assim, por meio de uma interpretação extensiva e finalística, exige do Estado providências no sentido de fazer cessar tal ameaça. Em cada ocasião, essas características da dignidade humana “podem levar tanto a uma *maior* exploração do conteúdo normativo dos direitos fundamentais assegurados, como ao descobrimento e à construção de novos direitos fundamentais”. Aqui (Habermas, 2012, p. 17) se revela a função heurística da dignidade humana pois que, essa mesma *dignidade* “forma algo como o portal por meio do qual o conteúdo igualitário-universalista da moral é importado ao direito”. Nesse pensamento o direito fundamental à segurança, insculpido no art. 5º, *caput*, da nossa Carta Maior, tem por fonte original, explicitamente, a *dignidade humana*.

Em seguimento a esse pensar, claro fica que o direito fundamental à segurança, dever do Estado efetivado pelas instituições relacionadas no art. 144 da mesma Lei Maior, é o garante da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio e, em um olhar mais pontual, quanto às vias públicas, essas mesmas *ordem pública* e *incolumidade* se traduzem, por derradeiro, em *segurança viária*. Nesse sentido, a Emenda Constitucional nº 82, de 2014, que acrescentou o parágrafo 10 ao art. 144: *A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas*. Sendo a *segurança viária* compreendida, em síntese, como *trânsito seguro*, isto é, o direito de ir, de vir ou de permanecer na via pública em segurança, sem nada que ameace ou ponha em perigo essas ações, a conclusão lógica daí extraída não pode ser outra senão a de que um *trânsito seguro*, dever do Estado, é um direito fundamental do indivíduo, direito esse derivado da dignidade humana.

Sob uma ótica mais pontual ainda, significa o direito a não ser surpreendido, no trânsito, por um motorista que esteja dirigindo sob efeito de alguma substância

psicoativa (droga). Nesse sentido, verifica-se que o direito fundamental a um trânsito seguro está umbilicalmente ligado à dignidade humana (fonte moral dos direitos fundamentais).

4 O (DES)PREPARO DAS AGÊNCIAS FISCALIZATÓRIAS EM FACE DE CASOS DE MOTORISTAS QUE APRESENTAM SINAIS DE DROGADIÇÃO ESPECÍFICA

O Código de Trânsito Brasileiro (art. 28 da Lei 9.503/1997) estabelece que o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. Como norma penal insculpida no sentido de coibir condutas que prejudiquem essa concepção de “domínio veicular” por parte de seu condutor, tem-se o art. 306 do referido Código, que trata de dirigir veículo automotor estando o motorista com a capacidade psicomotora alterada: *conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência*. Essa normatização, após diversas mudanças desde a vigência do Código de Trânsito em 1997, se destina principalmente a coibir a conduta do consumo de bebidas alcoólicas e o ato de dirigir. Entretanto, a parte final do *caput* do artigo refere-se a outras drogas que não o álcool.

Nessa linha, a Norma refere que as condutas de dirigir com a capacidade psicomotora alterada (em razão do álcool ou de outras drogas) serão constatadas por exame clínico (realizado por médico), perícia (exames de sangue ou urina), vídeos, provas testemunhais, outros meios de prova em direito admitidos e testes de alcoolemia (pelo aparelho etilômetro) ou toxicológico (ainda não há aparelho homologado pelo órgão competente apto à constatação de outras drogas que não o álcool no motorista).

Quanto à prática da fiscalização no trânsito, tem-se que a verificação da presença de álcool no organismo do motorista é feita por meio do etilômetro, de provas como a produção de vídeo e de provas testemunhais; ou ainda a condução do motorista para fazer exames clínicos ou laboratoriais (coleta de sangue ou urina). Entretanto, quando se trata de motoristas com a capacidade psicomotora alterada em razão de outras substâncias psicoativas que não o álcool (maconha, cocaína, crack, ecstasy, anfetaminas, barbitúricos, metanfetaminas ou benzodiazepínicos), não se tem a disponibilidade de aparelhos semelhantes ao etilômetro, junto às diversas agências fiscalizatórias, como forma de fazer essa verificação. Nesses

casos, resta a comprovação por meio da produção de vídeos, provas testemunhais ou a condução do motorista para fazer exames (clínicos ou laboratoriais) sendo que, neste último caso, é necessária a concordância do envolvido para fornecer as amostras (sangue ou urina) para análise. A normatização que referenda essa atividade vem prevista nos art. 277 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

Ocorre que, para a constatação específica de motoristas com a capacidade psicomotora alterada por outras drogas que não álcool, faz-se necessário que os integrantes das diversas agências fiscalizatórias recebam treinamento qualificado, de modo a realizar um trabalho eficaz durante as *blitze* ou quando em atendimento a ocorrências de trânsito nas vias públicas. As diversas substâncias psicoativas que interferem na capacidade psicomotora do indivíduo se exteriorizam na forma de diferentes sinais. Essas substâncias atuam no corpo humano agindo como depressoras, estimulantes ou perturbadoras do sistema nervoso central (SNC). No caso específico do cânhamo (maconha), ele causa perturbações no sistema nervoso central, produzindo alterações no funcionamento do cérebro como delírios (falsa interpretação da realidade) e alteração da capacidade de discriminar medidas de tempo e espaço, caracterizando-se principalmente por alterar a percepção da realidade (LOPES, 2014).

Na utilização de equipamentos capazes de constatar a presença de drogas no organismo de motoristas, se tem notícia de duas experiências pioneiras no Brasil. No estado de São Paulo, em blitz durante o carnaval de 2013 (O Globo, 2013), foi usado um equipamento capaz de detectar o uso de drogas, que não o álcool, por motoristas. O aparelho descartável, através de uma paleta com uma esponja na ponta, é colocado em contato com a saliva e detecta, por meio de anticorpos presentes na saliva, se o condutor usou drogas como maconha, cocaína, heroína, anfetamina, metanfetamina, heroína e morfina (não detecta o ecstasy). O resultado é obtido em cerca de 10 minutos.

A outra experiência foi realizada no Rio Grande do Sul onde pesquisadores do Centro de Pesquisa de Álcool e Drogas (CPAD) do Hospital de Clínicas de Porto Alegre utilizaram o equipamento conhecido como DDS-2. Semelhante a uma máquina de cartão de crédito o aparelho funciona a partir da saliva, coletada em uma espécie de canudo e analisada quimicamente, com resultado em cerca de 5 minutos. O aparelho é capaz de constatar a presença de vários tipos de drogas como maconha, morfina, heroína, cocaína, anfetaminas, metanfetaminas e

benzodiazéínicos, em um período estimado de até 24 horas anteriores ao teste. Uma das diferenças deste aparelho e aquele testado em São Paulo é que neste (que é eletrônico) o resultado do teste é impresso, produzindo, assim como o aparelho etilômetro usado na constatação da presença de álcool, uma prova documental. O “salivometro”, nome oficial do aparelho, ainda está em fase de testes, e poderá ser utilizado junto às agências fiscalizatórias em projeto-piloto para a verificação de sua eficácia e efetividade na diminuição de casos de motoristas que dirigem sob efeito de substâncias psicoativas e, por conseguinte, na redução da acidentalidade no trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito, que é um sistema complexo onde todos os seus elementos estão ligados e se comunicam, fazendo com que a conduta de um usuário possa influenciar as atitudes de vários outros, traz a reboque a grande problemática da acidentalidade. Sabe-se que os acidentes de trânsito tornaram-se uma preocupação mundial e exigem um esforço significativo, tanto dos Estados quanto das sociedades em geral, no sentido de diminuir os imensos custos sociais advindos da morbidade e mortalidade nas vias públicas. Nesse contexto o Brasil ocupa um expoente quinto lugar, entre 178 países, em termos de mortes no trânsito. Para se adequar a esse esforço mundial o país adotou um planejamento estratégico embasado em cinco grandes pilares - fiscalização, educação, saúde, infraestrutura viária e segurança veicular – tendo por meta a redução de 50% na quantidade de acidentes em uma década (década de ação pela segurança no trânsito 2011-2020).

Em parte dos acidentes de trânsito verifica-se a presença de usuários com a capacidade psicomotora alterada pelo uso de substâncias psicoativas e em parcela desses é constatada a presença do cânhamo (maconha). O consumo da maconha produz no organismo humano alterações nos sentidos (visão, audição e olfato), na função cognitiva (pensamento, memória e atenção) e no humor. A noção tempo/espço fica alterada e podem ocorrer ilusões visuais e auditivas. O pensamento se lentifica e as associações de ideias se tornam menos coerentes. O THC (canabinóide responsável pelos efeitos euforizantes da maconha) altera funções como a atenção, a percepção de tempo, de velocidade e a memória, produzindo dificuldades na capacidade dos motoristas para reagirem frente a situações inopinadas e complexas. A maconha altera as funções afetivas interferindo

diretamente no estado de alerta, de vigilância, de coordenação e, por consequência, na capacidade psicomotora do indivíduo em conduzir um veículo e até mesmo em locomover-se com desenvoltura e rapidez na via pública. Portanto, sendo o trânsito um sistema complexo onde a conduta de um usuário detém um significativo potencial de influência e interação no comportamento de vários outros, a inferência de um usuário que esteja sob efeito da cannabis sativa (seja motorista, passageiro ou pedestre) coloca em risco todos os que estão na rua.

A questão da descriminalização das drogas pode ser considerada uma preocupação em âmbito mundial, com o planejamento de ações e construção de políticas públicas em diferentes países. Em Portugal ocorreu a normatização das relações de posse para consumo pessoal e seus diversos aspectos comportamentais. No Brasil, o Supremo Tribunal Federal vem enfrentando essa temática e, mesmo não havendo ainda uma resposta definitiva ao assunto, há sinais que indicam na direção de uma postura isenta de sanções penais. O cerne da discussão encontra-se na garantia de direitos fundamentais da pessoa humana, albergados pela Constituição Federal de 1988, que possam assegurar ao indivíduo o direito a dispor de sua própria saúde (diretamente à inviolabilidade da privacidade e da intimidade). De outra banda, a mesma Carta Política de 1988 assegura ao ser humano o direito à segurança, a ser efetivado por intermédio das diversas agências elencadas no art. 144 da Lei Maior, na forma da preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio. Nesse sentido, recentemente o legislador constitucional derivado promulgou emenda à Constituição onde trouxe, de forma clara e explícita, a concepção de *segurança viária*. Esta, por conseguinte, subsume-se na preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio *nas vias públicas*. Resta configurado que o significado depurado de tal preceito traduz-se em *trânsito seguro!* Ou seja, o direito, advindo da dignidade humana e a ser garantido pelo Estado (na forma das agências constantes do art. 144, CF) de ir, de vir e de permanecer na via pública em segurança.

Nesse sentido, verificou-se que a Administração Pública ainda não dispõe de instrumental eficaz adequado à questão fiscalizatória de usuários das vias públicas que apresentem sinais de alteração da capacidade psicomotora pelo consumo de substâncias psicoativas (exceto o álcool). O país realizou duas experiências de aparelhos capazes de detectar a presença de drogas no organismo humano de modo eficiente, junto ao trânsito. São Paulo e Rio Grande do Sul vêm realizando

experimentos que podem proporcionar a equipagem das agências fiscalizatórias de trânsito de modo a se estabelecerem políticas públicas aptas a fazer frente e essa problemática.

As características da dignidade humana especificadas em cada momento histórico podem levar a uma maior exploração do conteúdo normativo dos direitos fundamentais assegurados e, ainda, à criação de novos direitos fundamentais. No caso específico, o legislador constitucional derivado alçou ao patamar de direito fundamental à segurança, o direito de toda pessoa a um *trânsito seguro*. Desse modo, o conceito fundamental da autonomia do indivíduo e o princípio do respeito igual por cada um, que faz uma leitura voltada ao princípio da privacidade e intimidade individual no sentido da não criminalização de condutas ligadas à posse de maconha para consumo pessoal, há de ser sopesado e enfrentado de tal modo que os diferentes princípios fundamentais sejam aplicados em extensões variadas na busca do equilíbrio ao caso concreto apresentado, especificamente, a segurança no trânsito. Nessa esteira, ao Estado obriga-se não apenas observar os direitos de qualquer indivíduo em face do Poder Público mas, também, a garantir os direitos fundamentais contra agressão de terceiros. Os direitos fundamentais devem ser considerados tanto como proibições de intervenção, no caso da posse de maconha para consumo pessoal como, igualmente, um *postulado de proteção*, no sentido de garantir um *trânsito seguro*.

Em nosso olhar, é necessário o estabelecimento de políticas públicas voltadas ao empoderamento das diversas agências fiscalizatórias do trânsito brasileiro, tanto no sentido da capacitação pessoal dos agentes públicos, quanto na disponibilização de ferramental adequado e eficaz para o combate à acidentalidade no trânsito, especificamente aquela envolvendo usuários que se encontrem sob efeito de outras drogas, como a cannabis sativa. Por um trânsito mais seguro: todos somos responsáveis!

REFERÊNCIAS

ADAMS, Andréa. I. H. **Análise químico-farmacêutica e estudo da estabilidade do voriconazol**. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/11060>>. Acesso em 31 mar. 2011.

ALVES, Moreira. ADI 1.942-MC, DJ de 22-10-99. In: **A constituição e o supremo**. 2. ed. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 2009.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Instrução básica de estatística para o trânsito**. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/Instrucao%20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/FRAMES.htm>>. Acesso em 30 set. 2015.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria MS/GM nº 737 de 16/5/01**. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_acidentes_2ed> Acesso em 03 out. 15.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23/12/1997. Código de trânsito brasileiro**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em 13 set. 15.

COELHO, Sacha Calmon Navarro. **A história da mitologia judaico-cristã. Uma teoria sobre as religiões reveladas servida por uma antologia comentada de autores seletos**. São Paulo: Noeses, 2010.

COSTA. Marli M., M. **Justiça restaurativa e alienação social**. In: Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos. REIS, Jorge R.: LEAL, Rogério, G., (Orgs). Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2010.

DEL-CAMPO, Eduardo Roberto Alcântara. **Medicina Legal**. São Paulo: Saraiva, 2008.

FREITAS, Juarez. Prefácio (1ª edição). SARTEL, Ingo W. **A eficácia dos direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

GRAU, Eros. Habeas Corpus nº 95.009, DJE de 19-12-08. In: **A constituição e o supremo**. 2. ed. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 2009.

HABERMAS, Jürgen. **Sobre a constituição da europa: um ensaio**. São Paulo: Ed. Unesp, 2012.

HART, Carl. **Um preço muito alto: a jornada de um neurocientista que desafia nossa visão sobre drogas**. Tradução Clóvis Marques. - 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

HERCULANO-HOUZEL, Suzana. **Maconha faz mal, sim – e voto pela sua legalização, não descriminalização**. Disponível em: <<http://www.suzanaherculanohouzel.com/journal/category/drogas>> Acesso em 28 set. 2015.

IVERSEN, Leslie L. **Drogas**. Tradução de Flávia Souto Maior. Porto Alegre: L & PM, 2012.

LEAL, Rogério Gesta. **Estado, administração pública e sociedade: novos paradigmas**. Livraria do Advogado Ed., 2006.

LOPES, Fernanda. Anne Orgler Sordi. Veralice Maria Gonçalves. Substâncias psicoativas e suas relações com o trânsito. In: PECHANISKY, Flavio, Lísia Von Diemen e Veralice Maria Gonçalves. **Aperfeiçoamento em técnicas para**

fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro. 2 ed. – Brasília: SENAD; 2014.

MATA, Roberto da. VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MENDES, Gilmar F.; COELHO, Inocêncio M.; BRANCO, Paulo G. G. **Curso de direito constitucional.** 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.

MENDES, Gilmar F. **Recurso Extraordinário nº 635.659 SP.** Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4034145>>. Acesso em 04 out. 15.

O GLOBO. **Como funciona o drogômetro.** Disponível em: <<http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,EMI334223-18537,00-COMO+FUNCIONA+O+DROGOMETRO.html>>. Acesso em: 13 out. 2015.

PECHANSKY, Flavio. Duarte, PAV. de Boni, RB. **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras.** Porto Alegre: Secretaria Nacional Antidrogas, 2010.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Relatório 2010 a 2014.** Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/arquivos/Relatorio2010a2014.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2015.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Manual de procedimentos operacionais. MPO 015. Atendimento de acidentes.** Brasília: Divisão de Planejamento Operacional, 2015.

PORTUGAL. **Lei nº 30, de 29 de novembro de 2000.** Disponível em: <http://www.sicad.pt/BK/Institucional/Legislacao/Lists/SICAD_LEGISLACAO/Attachments/525/lei_30_2000.pdf> Acesso em 10 out. 2015.

SARLET, Ingo W. **A eficácia dos direitos fundamentais.** 8ª ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

SILVESTRIN, Roberta, B. Lysa Silveira Remy. Anne Orgler Sordi. Lisia Von Diemen. Maconha. In: PECHANSKY, Flavio, Lísia Von Diemen e Veralice Maria Gonçalves. **Aperfeiçoamento em técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro.** 2 ed. – Brasília: SENAD; 2014.

SOUZA NETO, Claudio Pereira de. Comentário ao artigo 144. In: CANOTILHO, J. J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords.). **Comentários à constituição do Brasil.** São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 1583 – 1588.

ZERO HORA. **Projeto prevê uso de aparelho que identifica o uso de drogas em motoristas no Rio Grande do Sul.** Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2013/10/projeto-preve-uso-de-aparelho>>

que-identifica-o-uso-de-drogas-em-motoristas-no-rio-grande-do-sul-4309194.html>. Acesso em 06 out. 2015.

ZERO HORA. **Veja como o "drogômetro" testa a presença de drogas no corpo do motorista.** Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2015/10/veja-como-o-drogometro-testa-a-presenca-de-drogas-no-corpo-do-motorista-4867289.html>>. Acesso em 12 out. 2015.