

5 — DIREITO DE TRÂNSITO

UMA INTERPRETAÇÃO DO ARTIGO 77 DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO

A 5.^a Turma do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, em decisão proferida em recurso de HC (Proc. 3.745/SP — Registro 95/0035432-2) reformou em parte acórdão da 2.^a Câmara do Tribunal de Alçada Criminal, que ordenara fosse expedido ofício para exames regulamentares no motorista condenado por acidente, nos termos do art. 77 do Código Nacional de Trânsito.

Sustentou o relator que a disposição final da Corte Criminal de São Paulo constituía *reformatio in pejus*. Adiantou que transitando em julgado a sentença para a acusação, com recurso apenas da defesa, “a pena não podia ser majorada”.

Não tendo ficado bem explícito o entendimento do relator, ignoramos se, a contrário senso, ele admite que com o recurso da acusação fique mantida, ou seja, incluída a ordem de comunicação.

Seja como for, *data venia*, não estamos de acordo com a decisão, dado que jamais se entendeu que o preceito do art. 77 do CNT seja pena de qualquer natureza, especialmente pena acessória.

Wladimir Valler, na obra *Responsabilidade Civil e Criminal em Acidentes Automobilísticos* (Jelux Livros Ltda., 1.^a ed., 1981), antes da Lei 7.209, de 11.7.1984, modificadora da parte geral do Código Penal, escreveu que “Tratando-se de medida puramente administrativa, que diz respeito à habilitação para dirigir, a obrigação do condutor, condenado por acidente de trânsito, de submeter-se a novos exames para que possa

voltar a dirigir, não pode ser considerada como pena acessória (interdição provisória de direito), nem como medida de segurança. A aplicação do art. 77 do CNT decorre da simples condenação criminal”. Prosseguindo, esclarece o autor: “Como não se cuida de pena acessória e, sim, de uma providência administrativa, a título de poder de polícia, não é indispensável que o juiz criminal sobre ela se manifeste por ocasião da sentença condenatória. A rigor, seria aconselhável que os juízes determinassem, na sentença, a comunicação da condenação ao Poder Público, para que fossem tomadas as providências de direito, tendo em conta as dificuldades, de todos sabidas, de entrosamento entre os órgãos da administração, notadamente com relação aos diversos poderes”.

Mais adiante, como se escrevesse para o caso em exame, o ilustre jurista esclarece: “Nada impede, porém, que o julgador de Segunda Instância, diante da omissão da sentença condenatória, por ocasião do recurso, ainda que este tenha sido interposto somente pelo réu, determine a comunicação, sem que tal providência, que é meramente administrativa, possa implicar em julgamento *in pejus*, como já se pretendeu, embora sem razão, afirmar” (obra cit., p. 474/475).

A propósito do conceito de Direito Administrativo Brasileiro, o respeitado Hely Lopes Meirelles, afirma que ele se

sintetisa “no conjunto harmônico de princípios jurídicos que regem os órgãos, os agentes e as atividades públicas tendentes a realizar concreta, direta e imediatamente os fins desejados pelo Estado”. Esclarecendo, o autor informa que os três primeiros termos — concreta, direta e imediatamente — afastam a ingerência desse ramo do Direito na atividade estatal abstrata, que é a legislativa, na atividade indireta que é a judicial, e na atividade mediata que é a ação social do Estado. Finalmente, o saudoso mestre ensina que “Do funcionamento estatal só se afasta o Direito Administrativo quando em presença das atividades especificamente legislativas (feitura da lei) ou caracteristicamente judiciária (decisões judiciais típicas)” (Direito Administrativo Brasileiro, 7.^a ed., 1979, p. 6/7).

Paulo Lúcio Nogueira, no seu livro *Delitos do Automóvel* (Ed. Saraiva, 8.^a ed., 1988) adota nosso entendimento de que a matéria é exclusivamente administrativa, como assentado nos seguintes julgados: “Os preceitos dos arts. 77 do CNT e 159 do seu Regulamento não constituem penas acessórias, nem restringem direito. A sua aplicação decorre da simples condenação criminal como medida de atribuição da autoridade administrativa, a quem incumbe, especificamente, a autorização legal para conduzir veículos motorizados” (RT 587/336). “É legal a exigência de novo exame de habilitação para que o motorista condenado possa voltar a dirigir. A norma do art. 77 do CNT deve ser observada para reduzir o volume de acidentes de circulação nas vias urbanas e estradas. Sentença confirmada.” (RT 584/420). No mesmo sentido: RT 573/399, 547/334 e 534/377.

A determinação de novos exames para o condutor condenado (arts. 77 do CNT e 159 do RCNT) ou para aquele envolvido em acidente grave (§ 1.^o)

decorre da competência estabelecida pelo legislador para o Conselho Nacional de Trânsito elaborar normas padrão e zelar pela sua execução (arts. 5.^o, V, do CNT e 9.^o, V, do RCNT), bem como estabelecer programas e requisitos, uniformes em todo país, para os exames necessários à obtenção da carteira nacional de habilitação (art. 9.^o, XXXI, do RCNT).

Segundo o art. 65 do CNT “As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem e à autorização para dirigir, serão determinadas pelo Conselho Nacional de Trânsito. Como “Nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado na forma desta lei” (art. 64 do CNT e 141 do RCNT), e como “a habilitação para conduzir veículo automotor apurar-se-á através da aprovação nos exames prescritos pelo CONTRAN e segundo a programação curricular estabelecida (art. 142 do RCNT), segue-se que a competência é exclusiva do CONTRAN, que conferirá ao candidato aprovado em exame a CNH para dirigir veículos em todo o território nacional, enquanto satisfizer as exigências legais (art. 66 do CNT).

De acordo com o art. 79 do CNT “O condutor que inobservar os prazos de exames prescritos pelo Conselho Nacional de Trânsito terá a sua Carteira de Habilitação apreendida *ex officio*, pela autoridade de trânsito, até que satisfaça as exigências legais” (v. art. 160 do RCNT).

É inquestionável, portanto, que o CONTRAN tem autoridade administrativa absoluta para conceder o documento de habilitação de condutores de veículos automotores e pode, como consequência, estabelecer as regras para a expedição ou recolhimento da CNH.

Fundado nessa prerrogativa legal, o Conselho expediu a Resolução n. 734/89,

reformulando a anterior Resolução n. 670/87, e estabelecendo as normas para a habilitação de condutores. O art. 78, com a redação dada pela Resolução n. 798/95, estabelece que "O condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito para o qual tenha dado causa, independente da punição que lhe for aplicável ou que lhe foi aplicada, deverá ser submetido ao exame de sanidade física e mental, ao exame psicotécnico (psicológico), a uma reciclagem sobre legislação de trânsito, educação para o trânsito e prevenção de acidentes de trânsito com carga horária mínima de 8 horas, e a uma prova de direção de veículos".

Ficou demonstrada a competência do CONTRAN, bem como a competência das autoridades de trânsito, quando no parágrafo único do art. 78 o órgão máximo estabeleceu: "Em qualquer tempo, por motivo justificado envolvendo a segurança do trânsito, o Diretor do Departamento de Trânsito poderá determinar que o condutor seja submetido aos exames e provas desta Resolução".

Quando o então Ministro da Justiça Paulo Brossard de Souza Pinto, em 1988, dirigiu mensagem ao Presidente da República para estabelecer o Programa Nacional de Segurança no Trânsito (PRONAST), teve oportunidade de escrever "O comportamento de motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito tanto nas cidades como nas estradas. A habilitação é feita a partir de instrutores despreparados e os cursos e exames são insuficientes. Aos candidatos a motoristas ou motociclistas não são oferecidos conhecimentos adequados das modernas técnicas de direção defensiva". Prosseguindo, afirmou: "A inadequação tanto da legislação como da justiça às reais demandas do Sistema de Trânsito, exponencialmente crescentes em função do uso maciço e pri-

vilegiado do automóvel como meio de transporte têm, juntamente com a falta de sentimento de cidadania, estimulado o desrespeito à lei com conseqüente crescimento da violência no trânsito".

Único meio de coibir as deficiências apontadas, e conhecidas bem antes daquele documento, será a vigilância da capacidade técnica, física e mental dos condutores, quando condenados pela justiça, mediante o retorno aos exames estabelecidos pelo órgão superior de trânsito. O envolvimento em acidente de trânsito, quando não seja por uma típica modalidade de culpa, pode indicar alteração psicofísica do condutor.

A lição de Laves-Bitzel e Berger deve ser sempre lembrada: "Entre las causas de un comportamiento erroneo que pueden dar lugar a accidentes de tráfico, se ha concedido poca importancia a las alteraciones de la salud, defectos corporales, estados postlesionales y edad, frente a la concedida a la influencia del alcohol etílico. Faltan casi completamente estadísticas sobre estos puntos de vista. Actualmente, y de modo progresivo, se produce un cambio de opinion, que se hace necesario por el hecho indudable de que una gran parte de los poseedores de permiso de conductor pertenecen al grupo de las personas de edades media y elevada y, por consiguiente, en el curso de su vida han padecido las mas diversas alteraciones de la salud, enfermedades, lesiones y, especialmente, desgaste. El carnet de conductor tiene validez para toda la vida y solamente condiciones especialisimas, por ejemplo, nuevas enfermedades o lesiones, pueden traer por consecuencia la retirada del carnet" (Los Accidentes de la Circulacion, Madrid, 1959 p. 298).

De igual forma, atente-se para a advertência de Gustavo Raul Meilij: "Una licencia para conducir mal ortogada pone en manos de su receptor la posibilidad del manejo de una cantidad

de energia cinética cuya peligrosidad no conoce. Seria conveniente, entonces, que ante un accidente de transito com victimas se tomara a sus protagonistas un severo examen de conduccion (apesar de tener su carnet), y si sus condiciones no son las exigidas para su ortogamiento sancionar incluso al responsable de su libramiento" (Efectos Juridicos de los Accidentes de Transito, Buenos Aires, 1978).

Francesco Introna, da Universidade de Pádua, cuidando da periculosidade dos acidentes de estrada causados por doenças, assim se expressa: "L'ottimismo sul proprio stato di salute é uno degli erroripiu frequenti nei quali incorre l'uomo che, fiducioso nei propri messi e specialmente quando é alla guida di un veicolo, chiede spesso al proprio organismo piu di quanto questo non possa dare. Le indagini di medicina Preventiva sono molto significative nel dimostrare la frequenza di fatti patologici ignorati da chi ne é portatore" (Il malore alla guida — Atti del Convegno delle Comissioni Giuridiche degli Automobile Clubs delle Tre Venezie, 1966, p. 16).

Outro autor italiano, Gualtero Luciano Viola, escreveu: "Il progresso degli studi ha potuto accertare che la "tendenza all'incidente" é variabile definibile psicologicamente. Gli esami su migliaia di automobilisti ha permesso di costatare che al 4% di essi potevano essere attribuiti il 36% degli incidenti e che la probabilit  che un automobilista gi  coinvolto in um incidente lo sia anche in altro é doppia rispetto al guidatore che non ha mal avuto tre incidenti; é tripla per chi ha avuto tre incidenti, sestupla per chi ne ha avuto quattro e ne é stato convalidato il concetto della "predisposizione all'infortunio" dei soggetti che guidano in modo euforico o aggressivo (La componente psicologica nella responsabilit  in relazione alla circolazione stradale — Atti del Convegno (...), cit., p. 95).

Roger Piret, que publicou preciosa obra intitulada "Psicologia do Automobilista e Segurança da Via", num dos capítulos sobre Pedagogia da Segurança, relata a experiência norte-americana, a partir de 1937, nas chamadas "clínicas para condutores" (driver clinics), as quais se ocupam da reeducação dos condutores perigosos, denominados "chronic violators" e "accident-prone drivers". Nessas entidades são submetidos a exame de comprovação os causadores de acidentes, com a finalidade de encontrar as medidas oportunas. Em alguns Estados, como Connecticut, Massachussets e Califórnia, procede-se sistematicamente ao exame de profissionais e amadores considerados perigosos, sendo eles abrangidos não são pelos envolvidos em acidentes graves como aqueles cujas "notas m s" chegam a certo limite. Isto em virtude da relação entre o número de infrações graves e a predisposição para os acidentes. Outra iniciativa americana é a dos cursos para infratores da circulação (schools for traffic violators), organizados pela Polícia de algumas cidades, que se propõem a ministrar aulas a condutores. As autoridades têm direito de enviar para o curso toda pessoa que tenha cometido um certo número de infrações por motivos graves. Com tais providências ficou demonstrado que a existência da carteira de habilitação não dispensa as iniciativas complementares, afirmou o professor Roger Piret.

José Nava, no livro "Psicologia Prática, Visão e Audição" (Ed. Itatiaia, 1958), ensina que "O trabalho de conduzir veículos automotores depende de um conjunto de aptidões integradas com a participação dos órgãos do sentido. São os olhos concorrem com 95% das percepções que desencadeiam as reações dos motoristas. Este, em qualquer decisão a tomar, deve responder a excitações visuais e auditivas com reações motoras rápidas e imediatas. Mais adiante escre-

ve o ilustre profissional "O conhecimento de qualquer limitação é de suma importância, porque ajuda a compreender o déficit acarretado e desperta o desejo de o corrigir ou compensar, — parte primordial na educação de qualquer chofer. Tanto mais quanto sabemos que, no mundo atual, milhões de pessoas conduzem veículos ou tencionam conduzi-los: qualquer indivíduo da atualidade é um motorista em potencial. Igualmente, não ignoramos que a maioria dos olhos são anormais, ao contrário do que se supõe. Numerosas estatísticas provam que aos 20 anos de idade há 23% de olhos com defeitos de acuidade visual. Esta percentagem se eleva para 39% aos 30 anos; sobe até 48% aos 40, para 71% aos 50, para 82% aos 60 e atinge 95% na idade de 70 anos (Aloy Flo). Quase em equilíbrio com a média destas cifras, encontraram-se apenas 17,1% de vistas normais em 2.500 empregados do correio de New York, de uma feita examinados".

A propósito da visão noturna em resistência ao ofuscamento (muito comuns em acidentes de trânsito) José Nava informa com apoio em Ferree, Bixhop, Hermam e outros autores, citados por Eysenck, que a visão noturna e a resistência ao ofuscamento diminui na medida em que a idade aumenta. "É da maior importância lembrar que o chofer com visão normal, de 20/20 ou igual a 1, identificará os obstáculos a 500 metros de distância. Com vista de 20/30 identificará os mesmos obstáculos a 297 metros. Com 20/40 só a 250 metros e com 20/60 não antes de 165 metros.

Sobre acuidade auditiva Nava a define como "A sensibilidade dos receptores de estímulos sonoros, característica do poder de distinguir duas sensações auditivas no espaço, identificando-se quanto à altura e à intensidade. Implica perceber, identificar, diferenciar, discriminar e localizar os sons e os ruídos.

Qual a razão de estarmos derivando um tema jurídico para assunto de medicina e psicologia? Justamente para chegarmos à conclusão de que não basta condenar o envolvido em acidente de trânsito, segundo o princípio da culpa, pois a causa maior do acidente pode estar na deficiência física ou mental, iniciada ou agravada após a expedição da CNH. Outrossim, pelo que já demonstramos, embora se afirme que com a CNH o condutor está devidamente habilitado é certo que nem sempre ele está preparado para conduzir veículos cada vez mais potentes e cada vez mais sofisticados.

Abordando os temas tratados no Seminário Inter-regional sobre a epidemiologia, o controle e a prevenção dos acidentes de tráfico, realizado em Alexandria, Egito, em 1965, sob auspícios da Organização Mundial de Saúde, escreveu o arquiteto Stelio de Moraes: "O automóvel trouxe imensos benefícios para o homem mas, ao mesmo tempo, criou para este inúmeros problemas, ameaçando e chegando mesmo a tirar-lhe a vida. Enquanto, por um lado, a Medicina e a Higiene obtêm resultados maravilhosos, tornam a vida do homem cada vez mais dilatada mediante a erradicação de males tão velhos no mundo como o próprio homem, o automóvel se constitui hoje no grande fato de mortalidade, que põe repentinamente por terra todo um trabalho conquistado pelos cientistas na sua luta sem trégua contra as moléstias de toda espécie. Em certas faixas de idade e em certos países (os mais adiantados se encontram na vanguarda dos males decorrentes do uso intensivo do automóvel e a mocidade é quem mais alto preço paga), há anualmente mais mortes em decorrência dos acidentes de tráfico do que por todas as outras causas reunidas.

O 5.º tema do Seminário tratou da psicologia e comportamento dos motoristas causadores de acidentes de tráfico,

e o trabalho apresentado pelo Dr. E. C. Poulton, da Inglaterra, concluiu o seguinte nos itens 3 a 8: "3. Deveriam ser aplicados a qualquer motorista, antes da sua carteira se expedida testes estandarizados de estrada e testes de conhecimentos, incluindo os conhecimentos de estrada necessários dentro das cidades. 4. Os motociclistas devem ser cuidadosamente mantidos fora das estradas de rodagem, enquanto não tiverem o completo domínio sobre suas máquinas. 5. Mais ênfase deve ser dada no treinamento dos motoristas por instrutores capazes, bem a par do que constitui a rotina de dirigir e os testes de estrada. O treinamento poderia ter início do último ano do curso ginásial. 6. Desde que se supõe que muito se conhece acerca do modo de ensinar aos candidatos, tais conhecimentos deveriam ser colecionados e postos ao alcance das escolas de motoristas, de modo a se poder avaliar e decidir qual o melhor método. 7. Medidas administrativas devem ser postas em vigor para que os motoristas considerados de comportamento agressivo ou desatentos sejam levados a assistir a cursos adequados, antes de voltarem a dirigir, em lugar de serem punidos por qualquer outra forma. 8. Que motoristas sem experiência que apenas passaram pelos testes de exame devem dirigir por certo período acompanhados de um motorista experimentado, antes de dirigirem sozinhos". (Resumo apresentado ao II Simpósio sobre Pesquisas Rodoviárias, no Rio de Janeiro, em 1966).

Retornando ao ponto principal da nossa exposição e escudado na farta e mansa jurisprudência de 1.^a Instância e dos Tribunais, podemos assegurar que o disposto imperativamente *deverá*, no art. 77 do CNT, não é pena como salientou o acórdão em debate, mas simples medida de ordem administrativa e de absoluta competência das autoridades administrativas de trânsito encarregadas

da habilitação de condutores. Tanto isto é certo que o legislador concedeu ainda no parágrafo 1.^o a faculdade para a autoridade de trânsito submeter, a seu juízo, o condutor envolvido em acidente grave aos exames exigidos, independentemente de condenação.

Qual a pena a que se refere o nobre relator nas suas conclusões? As dos arts. 121, § 3.^o e 129, § 6.^o do CP, por certo não seriam, pois foi mantida a sentença condenatória nesse particular.

Se pena principal nunca foi, pena acessória também não seria, já que por força da lei 7.209, de 11.7.84, o sistema da parte geral do Código foi modificado, como se depreende desde logo pela Exposição de Motivos subscrita pelo Ministro Ibraim Abi-Ackel.

Medida de segurança não seria também, já que não é pena mas meio complementar desta, no afã de corrigir e reabilitar, moral e socialmente o condenado.

Será possível afirmar que a aplicação do art. 77 pode redundar na proibição para dirigir veículos? Se os exames preconizados forem positivos excluirão a habilitação, mas evidentemente como matéria administrativa, como já demonstramos.

O efeito da condenação, previsto no art. 92, III, do CP, por certo nada tem a ver com o crime culposos, pois a lei se refere a uso do veículo para a prática de crime doloso. Assim está escrito na exposição de motivos de 1984: "A inabilitação para dirigir veículo, como efeito da condenação, declara-se quando o veículo tenha sido utilizado para a prática de crime doloso, distinguindo-se, pois, a interdição temporária para dirigir (art. 47, III), que se aplica aos autores de crimes culposos de trânsito. Estes usam o veículo como meio para fim lícito, qual seja, transportar-se de um ponto para outro, sobrevivendo então o crime que não era o fim do agente. Enquanto aqueles outros, cuja a conde-

nação tem como efeito a inabilitação para dirigir veículo, usam-no deliberadamente como meio para fim ilícito”.

Os efeitos não são automáticos, devendo ser motivadamente declarados na sentença (art. 92, III, parágrafo único do CP).

Ao usarmos para confronto o excelente Código Penal e sua Interpretação Jurisprudencial (RT, 5.^a ed., 1995, p. 1.492/1.494) verificamos pela amostragem que a jurisprudência é mansa e pacífica.

De toda conveniência a lembrança de que o Estado tem responsabilidade civil quando o condutor mal habilitado obtiver a carta nacional e, com este documento, causar acidente. Aplicam-se, aqui, os mesmos argumentos adotados por Alicia Franco de Mora e Nelson R. Mora para o caso da Colômbia, de onde são nacionais. Confirmam estes autores que as vítimas de acidentes causados por condutores imperitos, ou que dão lugar ao acidente por ignorância ou desconhecimento dos sinais de trânsito ou dos princípios que regem a condução de automotores têm ação contra o Estado para que lhes indenize os prejuízos, já que o Estado, por intermédio do órgão especial, expede título de aptidão e idoneidade (licença para conduzir) a quem não reúne os requisitos, faculdades e condições mínimas para conduzir. Há, também, responsabilidade — advertem os autores — quando o Estado expede licença à pessoa que não reúne as condições básicas, por motivo de natureza física ou mental, vale dizer, carece das condições físicas e psíquicas adequadas, como quando tenha enucleado um globo ocular, padeça de cegueira noturna, não tenha visão binocular perfeita, sofra daltonismo, tenha o sistema nervoso descompensado ou seu equilíbrio e coordenação para o movimento sejam anormais. É lógico que a Administração, ao expedir licença, é responsável pelos danos e prejuízos que o

condutor, inepto física e/ou mentalmente, cause aos particulares ou a terceiros em caso de acidentes (El accidente automovilario, Bogotá, 1975, p. 324).

Cuidando do mesmo assunto, assim se manifestou Wilson Melo da Silva: “Se se logra provar, inequívoca e irretorquivelmente, que a obtenção da carteira do infeliz motorista foi obtida à custa de fraude, de “compra”, de prestígio pessoal, determinações superiores etc., tudo isso com que, em última análise, se rotularia o imoral, o protecionismo, a desonestidade ou coisa assemelhada, a responsabilidade seria exclusivamente da Administração Pública, do Estado, através de prepostos e o próprio autor do desastre” (Da responsabilidade civil automobilística, 3.^a ed., p. 240).

O eminente juiz José Renato Nalini teve a gentileza de nos ceder uma pesquisa da Seção Técnica do Tribunal de Alçada Criminal, classificando acórdãos unânimes (não publicados em revistas), com a seguinte relação: 1.^a Câmara — Ap. 733023/93; 2.^a Câmara — HC 272966/95; Ap. 768887/94; 3.^a Câmara MS 277688/95; MS 277088/95; 4.^a Câmara — Ap. 807843/93; Ap. 685789/93; Ap. 338829/94; Ap. 202985/80; 5.^a Câmara — Ap. 858889/95; Ap. 900943/95; 7.^a Câmara — Ap. 735529/93; 8.^a Câmara — Ap. 962417/95; Ap. 468523/87; 11.^a Câmara — Ap. 920937/95; Ap. 761495/94; Ap. 757289/94; 12.^a Câmara — Ap. 725723/94; 13.^a Câmara — Ap. 972089/95; 16.^a Câmara — Ap. 912345/95.

Acórdãos com maioria de votos: 1.^a Câmara — Ap. 734073/92; 4.^a Câmara — Ap. 331037/94; 5.^a Câmara — Ap. 438083/86; 8.^a Câmara — Ap. 919689/95.

Acórdãos unânimes, publicados em revistas: 1.^a Câmara — JUTACRIM 57/229; Lex 74/304; 2.^a Câmara — JUTACRIM 83/169; 83/284; 4.^a Câmara — JUTACRIM 66/207; RT 587/336; 6.^a

Câmara — JUTACRIM 55/269; 7.^a
Câmara — JUTACRIM 84/304; 8.^a
Câmara — Lex 82/273.

Deixaremos de analisar o previsto nos §§ 1.º e 2.º do art. 77, porque o caso aqui exposto cuidou apenas do “caput”; mas lembramos que nos parágrafos o legislador deixou bem clara a competência das autoridades de trânsito para a exigência dos exames, a seu juízo, quando ocorrer acidente grave. Tratamos da matéria nos artigos da Revista dos Tribunais 421/25, 531/281 e 544/27.

Concluindo, repetimos alguns conceitos, expostos em trabalhos anteriores e ainda atuais:

1. Os preceitos contidos nos arts. 77 do CNT e 159 do RCNT não representam pena acessória ou medida de segurança, nem qualquer restrição de direito.

2. A aplicação de tais preceitos decorre da simples condenação criminal, como medida de atribuição da autoridade administrativa, a quem incumbe especificamente expedir a permissão para a condução de veículos.

3. A determinação final das sentenças, para as comunicações de praxe, envolve a ciência da condenação à autoridade competente, e que, no caso concreto, será a expedidora da licença.

4. O silêncio ou a omissão da sentença, ou do acórdão proferido em grau de recurso, jamais impedirão a providência da autoridade competente, pois o exame será medida de rotina administrativa.

5. Não indica condenação *in pejus*, mas simples colaboração com as autoridades administrativas, a referência a obrigatoriedade do exame revisional, mediante comunicação.

6. A obstinação em não se submeter à revisão implica na inabilitação para dirigir, e comporta a figura contravencional do art. 32, do Decreto-Lei 3.688/41.

7. O preceito da lei brasileira visa precipuamente à segurança coletiva, estando contido nos estritos termos do poder de polícia.

8. O fato de estar vencido o prazo de exame físico e mental não dá ao condenado por acidente o direito de se insurgir contra a exigência, rigorosamente legal, de revisão dos exames.

Finalmente, podemos afirmar que o cancelamento determinado no acórdão examinado não impede que a autoridade de trânsito, a seu juízo, determine os exames de revisão, considerados os §§ 1.º e 2.º do art. 77 do CNT.