

3. DIREITO DE TRÂNSITO

NÃO É O QUE PARECE

FRANCISCO GUIMARÃES DO NASCIMENTO

De 1966 para cá, a frota brasileira de veículos automotores teve um acréscimo imenso. Só no Estado de São Paulo estão cadastrados mais de onze milhões de veículos. O automóvel popularizou-se, e seu preço chegou ao piso. Nos feirões, compra-se um veículo por até mil reais: a famosa BMV (Brasília Muito Velha).

Para fazer face a este incremento, que nos levou à triste condição de recordista mundial de acidentes, se levado em conta cálculo proporcional veículo/habitantes, fazia-se necessário aperfeiçoar o Código Nacional de Trânsito, de 1966, ou criar um novo instrumento para diminuir o caos. Optou o Governo Federal por remeter ao Congresso um anteprojeto de Código Viário em que foram incorporados conceitos oriundos da Convenção de Viena de 1969.

Após alguns anos de tramitação veio à luz o Código de Trânsito Brasileiro, de feição municipalista. Alguns conceitos do novo código na verdade representam uma tentativa de civilizar a conduta dos nossos condutores.

Código de Trânsito é, acima de tudo, um conjunto de normas de conduta para coagir o mal-educado. Os que persistirem na má educação, receberão a punição merecida. O Código de Trânsito Brasileiro é, na realidade, uma reação da sociedade a um estado de coisas insuportável.

A reação à situação existente foi um tanto radical, e remédio em demasia

pode matar o doente. Faz-se necessário que a aplicação de seus dispositivos seja feita com muito critério e bom senso pelas autoridades executivas de trânsito.

Um dos dispositivos a que a Imprensa está dando maior importância é o demérito que permite, computadas as infrações cometidas, seja suspenso o direito de dirigir de todos nós.

A pontuação, que pode implicar na suspensão do direito de dirigir, não é novidade: já fazia parte do Código Nacional de Trânsito, de 1966: três infrações graves no período de um ano acarretavam a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação pela autoridade de trânsito competente. Até a Constituição de 1988, era rotineira a suspensão dos infratores por excesso de velocidade, pois o condutor fora identificado pelo policial rodoviário quando da lavratura do auto de infração. Se seus recursos no Departamento de Estrada de Rodagem (defesa prévia de 1.^a instância na JARI ou de 2.^a instância no Conselho Estadual de Trânsito) não prosperassem, tinha a carteira suspensa por ato administrativo coletivo. A partir de 1988, entendeu-se que para cada infrator era necessário um processo administrativo individual, assegurando ao infrator ampla defesa.

Como se dará a suspensão do direito de dirigir no novo Código?

São vários os passos do processo. Inicialmente, o agente da autoridade de trânsito – que pode ser servidor civil estatutário, celetista ou policial militar

— designado, preenche o auto de infração, onde constarão, obrigatoriamente, a sua tipificação, o local, a data e a hora, a placa, a marca, a espécie e outros dados pertinentes ao veículo; se possível, nome, prontuário e assinatura do infrator. Se a infração for detectada por meios eletrônicos ou outros, isto deverá constar do auto. Anote-se que, por portaria, a autoridade de trânsito pode designar qualquer servidor como seu agente. Isto ao nível municipal, por este São Paulo e pelo Brasil afora. Note-se que o agente não multa, ele apenas autua.

Na prática, o agente limita-se a denunciar o que ele supõe ser uma infração à autoridade de trânsito. Esta julgará sua consistência e aplicará a penalidade cabível após notificar o infrator. Dir-se-ia que recebeu a denúncia e mandou citar o acusado para se defender. Instaurou-se, pois, o processo. Para esta notificação, que antecede a decisão da autoridade de trânsito, que deve julgar o auto de infração e a defesa apresentada, a autoridade terá trinta dias de prazo. Se não o fizer, o auto será declarado insubsistente. Para implantação desta notificação, o Código deu 240 dias de prazo às repartições, a contar de 23.09.1997. Até lá, serão expedidas notificações já de multa.

Qual a autoridade competente? Para as infrações de circulação, estacionamento, parada e excesso de peso, a Prefeitura Municipal, quer seja a de São Paulo, quer seja a do município de Quadra, às margens da Castelo Branco, com dois veículos licenciados. Por exemplo, o DSV, na capital, autuava os que não usavam cinto de segurança com base na lei municipal 11.720/95, e a condução de crianças no banco dianteiro pela lei municipal 11.659/94. Como o Código prevê tais infrações, e elas são de responsabilidade do condutor, estas autuações passam a ser de competência

do DETRAN, como também as demais infrações, na área urbana: os agentes do diretor do DETRAN ou das Circunscrições de Trânsito (Ciretrans) no interior, ou os do superintendente do DER nas estradas estaduais ou seu congênere nas estradas federais. Cabe aos dirigentes analisá-las.

Por se tratar de um julgamento, este deverá ser motivado, um a um, caso a caso, como se faz ao aceitar uma denúncia. Pode parecer burocracia, mas na realidade está se instaurando um processo que pode resultar numa interdição de direito: não é a pena pecuniária, é coisa mais séria, e a feliz maioria das autoridades de trânsito municipais disto não está se dando conta. A multa imposta e recolhida vem acompanhada da pontuação, a qual, completados vinte pontos, dá início ao processo administrativo da suspensão do direito de dirigir, promovido pela autoridade competente, isto é, pela emissora da CNH: seis meses a um ano, e, na reincidência, de seis meses a dois anos. Se o condutor for flagrado dirigindo com seus direitos suspensos, terá a carteira cassada, e somente dois anos depois é que poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todo o processo inicial de habilitação. Isto, sem contar o curso de reciclagem, na suspensão.

A cada infração gravíssima são computados 7 pontos; para as graves, 5 pontos; para as médias, 4 pontos; para as leves, 3 pontos. Se eu sair de casa em dia de rodízio (4 pontos) e me esquecer de afivelar o cinto (5 pontos), chamar alguém com a buzina (3), passar um veículo pela direita (4) e estacionar em local proibido (4) fiz, antes do almoço, vinte pontos. Se notificado, não me defender, estou sujeito a um processo administrativo e a ter meu direito de dirigir suspenso.

A autoridade de trânsito manda imprimir a notificação: se julgar (é o

termo do Código) procedente o auto e impuser a penalidade, fa-lo-á fundamentadamente: em virtude de ação responderá a autoridade de trânsito, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro, diz o Código de Trânsito Brasileiro.

O proprietário do veículo infrator, responsável, sempre, pelo pagamento da multa, deve ser notificado no prazo máximo de trinta dias, sob pena de cancelamento da infração. Tem 15 dias de prazo para indicar o infrator, isto é, indicar nome e prontuário de quem dirigia o veículo. Se não o fizer, pela confissão, assume o ônus. Se for pessoa jurídica e não indicar o motorista, receberá multa idêntica no mesmo valor.

O proprietário, ou o infrator, recorrerá da penalidade à autoridade, que, no prazo de dez dias, remetê-lo-á à JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações), que em trinta dias deverá julgá-lo; da decisão da JARI cabe recurso ao Conselho Estadual de Trânsito, no prazo de trinta dias, que terá também um mês para decidir.

Os recursos não têm efeito suspensivo, e a decisão do CETRAN esgota a instância administrativa.

O Código anterior e o atual exigem que o CETRAN só receba recurso com prova de que a multa foi paga. Entretanto, vários magistrados, por julgarem inconstitucional a exigência, vêm determinando o julgamento sem o pagamento. A meu ver, diante das decisões que julgaram inconstitucional o art. 15 da Lei Delegada n. 4, e do que consta da Convenção de Costa Rica, que hoje integra o Direito Interno Brasileiro, referendada pelo Decreto n. 678/92, há razão.

Só depois de prolatada decisão de segunda instância, o infrator terá os pontos correspondentes à infração julgada procedente insertos em seu prontuário. Nada impede que a anotação seja

feita a priori no prontuário: só produzirá efeito mediante trânsito em julgado da sentença condenatória. A advertência, com penalidade aplicada no lugar da multa, gera pontuação, também.

Felizmente o Código de Trânsito Brasileiro eliminou a figura da reincidência específica aplicada na vigência do Código anterior. Mas, não estabeleceu critério prescricional: vale dizer que o motorista que fez dezoito pontos logo que habilitado, e que dez anos depois cometeu outra infração, se apenas, ultrapassará os vinte pontos e terá seus direitos suspensos. No direito brasileiro não há pena perpétua, exceto na área de trânsito. Quando feitos os vinte pontos, iniciar-se-á o regular processo administrativo, citando-se o infrator a apresentar defesa. Da decisão da autoridade cabe recurso ao CETRAN.

Mesmo com todas as garantias atribuídas à defesa, há um perigo a rondar a nós todos: a constituição dos órgãos julgadores.

O Código de Trânsito Brasileiro peca pelo elitismo: enquanto no Código anterior representantes da sociedade civil permeavam o Conselho Nacional de Trânsito, os Conselhos Estaduais de Trânsito e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, no Código de Trânsito Brasileiro aconteceu uma coisa lamentável: o CONTRAN é integrado por Ministros de Estado; os CETRANS serão constituídos por Secretários de Estado; as JARIS municipais serão presididas por representante indicado pelo Prefeito e terão um representante do órgão de Trânsito local, o que transformará o terceiro membro num eterno voto vencido. Nas pequenas cidades, adversário algum do Prefeito terá autuação cancelada. Curiosamente, o presidente da República vetou minudências do Código com relação aos CETRANS e às JARIS porque, no seu entender, feriam a autonomia das unidades

federadas e das comunas. Como o Conselho Nacional de Trânsito não leu o veto presidencial, nas diretrizes que emitiu a respeito, repetiu o que fôra vetado. Curiosamente, nos Estados o CETRAN será presidido pelo Secretário da Justiça. O Secretário da Segurança, chefe da PM, que integra o corpo de agentes, e dos Delegados que dirigem o DETRAN e as Ciretrans, foi esquecido. Coisas de Brasília. O Conselho Nacional de Trânsito, que interpreta o Código via Resoluções, não está sendo feliz: determinou que os documentos de porte obrigatório são a CNH, no original, o Certificado de Registro e Licenciamento, que pode ser apresentado em cópia reprográfica autenticada pela repartição de Trânsito que o expediu e mais o IPVA e o Certificado de Seguro Obrigatório. Foi além do Código, que afirma serem apenas os dois documentos referidos anteriormente os de porte obrigatório. Extrapolou, portanto, exigindo o que a lei não exige. Isto motivou representação ao CETRAN-SP, pedindo revogação da exigência espúria.

Como o Código tem caráter eminentemente arrecadador, não é de estranhar a composição totalitária dos órgãos julgadores. Quem afirma o caráter do Código é o presidente, ao vetar um trecho: "a fórmula prevista no § 3.º pode levar a uma distorção do sistema de sanções, fazendo com que se privilegie o propósito arrecadador em detrimento do propósito educativo". Este pedaço foi visto, mas o resto passou.

Esta feição arrecadadora torna-se particularmente perigosa, pois a multa pecuniária está jungida à pena de interdição de direito, que terá graves efeitos na sociedade se praticada com o intuito arrecadatório, notadamente na área trabalhista. Os dirigentes de grandes frotas ver-se-ão compelidos a demitir, por justa causa, os motoristas impedidos de dirigir; se não o fizerem e admitirem outros,

sua folha ficará tão onerada que quebrarão, e serão processados pelo juiz de falências por gestão temerária. A euforia arrecadadora, garantida pelo julgamento dos integrantes das JARIS escolhidos "in petto" pode ter consequências danosas em prazo mais ou menos curto. Imaginemos uma legião de Sem Cartas praticando desobediência civil: deve-se então apreender os veículos? Onde, se hoje deixam-se de apreender os que trafegam irregularmente por falta de pátios?

É tanta a voracidade arrecadadora que o Código oferece abatimento de vinte por cento a quem pagar a multa dentro do prazo assinalado. Crente de que fez um bom negócio, o condutor paga a multa, confessa, pois, a infração, mas na pontuação, que será automática, não lhe ofereceram o desconto de vinte por cento... Se há desconto para pagamento no prazo, há também para quem recorrer no prazo e ao final perder o recurso.

Há algumas dúvidas no ar: como procederá o responsável por frota ao verificar que o condutor de determinado veículo na data da notificação já se desligou? Não é necessária a anuência do condutor: basta o proprietário apontá-lo, com uma cópia fotostática do seu documento de dirigir, com endereço atualizado. Portanto, ao emprestar seu carro, exija fotocópia do documento...

O Código admite, como medida administrativa, o recolhimento do documento de habilitação mediante recibo. Que o peça o agente quando houver suspeita de falsificação, se nos afigura razoável. Em outras circunstâncias isto é inadmissível, pois cerceia o direito de ir e vir do condutor, mesmo porque a suspensão desse direito deve ser feita através de decisão motivada da autoridade competente, e não por ato discricionário do agente.

Outra questão queda irresolvida: hoje, o condutor tem, com o mesmo prontuário e uma única CNH, a habilitação para motociclista e motorista. As infrações típicas de um e de outro (dirigir sem capacete, p. ex., e não utilizar cinto) são para um mesmo prontuário, onde se somarão alhos e bugalhos até os vinte pontos. O motorista/motociclista, que cometeu infrações dispare, será duplamente apenado: suspenso o direito de dirigir, não pilotará moto nem dirigirá carro.

Para que não se cometam injustiças, levando ao desemprego rápido os que têm na CNH seu ganha-pão, nem se prive do único meio de transporte decente os que dele precisam para exercer suas profissões, é necessário que os Poderes Públicos renunciem à fúria arrecadatória e montem, desde já, os órgãos julgadores, equipando-os condignamente com pessoal capaz e sobretudo isento, para conhecer dos recursos a tempo e a hora. O condutor não é um marginal e não é um exegeta ou hermeneuta, e necessita ter o mínimo de segurança na direção de seu veículo. O Código está cheio de armadilhas, como estacionar a cinquenta centímetros do

meio-fio, sanção aumentada se for a um metro, ou estacionar a menos de cinco metros da interseção (vale dizer que o agente, além do apito, carregará uma trena) ou trafegar em velocidade incompatível: qual a velocidade? O Código não diz, fica por conta do agente. Se autos de infração dessa natureza forem convertidos em penalidade, há que haver bom senso e isenção para julgá-los, com rapidez.

O Código Nacional de Trânsito, minuciosamente regulamentado, e ainda interpretado por Resoluções, não criou tanta celeuma. O receio dos que atuam na área é de que, com tantas omissões, o Código de Trânsito Brasileiro não se regulemente por Resoluções administrativas, mas por jurisprudência.

Com a ameaça da pontuação, os recursos multiplicar-se-ão, pois a cada auto corresponderá um recurso. Mesmo os que, por comodismo ou por não lhe fazerem falta os reais, não se defendiam, fá-lo-ão agora para não serem apenados com a *suspensão do direito de dirigir*.

Que o Poder Executivo se prepare já, ou o Poder Judiciário será chamado a, de imediato, dizer o Direito.