

DIREITO DO TRÂNSITO

Da Constitucionalidade do Código Nacional do Trânsito

PAULO MEIRA CAMACHO CRESPO

O DECRETO-LEI número 3.651, de 25 de setembro de 1941, que instituiu o Código Nacional do Trânsito, foi outorgado diretamente pelo Poder Executivo, igualmente como também foram entregues à Nação, a Consolidação das Leis do Trabalho, o Código de Minas, o Código do Ar, e demais dispositivos que expressaram e deram fundamento legal a institutos de Direito Novo, que até então ainda não faziam parte do conjunto de leis que regiam a sociedade brasileira.

A Consolidação das Leis do Trabalho, além de criar dispositivos de lei regulamentando o exercício do trabalho, veio também regular o modo de resolver as controvérsias suscitadas entre o empregador e o empregado, criando Justiça Especial, de órbita federal que invadiu uma das atribuições reservadas aos Estados — organizar e manter suas próprias Justiças.

Em razão da dinamização do Direito do Trabalho, do Direito Aeronáutico e do Direito do Subsolo, houve por bem a Constituição de 1946 mencionar, implícita ou explicitamente, dispositivos que outorgaram à União o direito de legislar sobre os Direitos acima citados.

Quanto, porém, ao Direito do Trânsito, mais conhecido, no Brasil, sob a denominação que melhor se aplica à sua parte civil — Direito Rodoviário, a Constituição Federal, em nenhum de seus artigos, menciona que as leis regulamentadoras do trânsito de veículos sejam fundamentalmente de órbita federal, outorgadas à Nação inteira, votadas, portanto, pelo Congresso Nacional.

Quando em 1946 se reuniram os constituintes que iriam outorgar ao País uma nova Lei Magna, já estava dinamizado o Direito do Trânsito, corporificado na excelência do Código Nacional do Trânsito, que, na época, satisfazia, plenamente, neste setor, as necessidades de nossa ordem social. Como explicar, portanto, que os representantes do povo tenham omitido, quando debateram os poderes e deveres de competência da União, que a esta seria dada, privativamente, a prerrogativa de legislar sobre matéria de trânsito de veículos (com exceção dos ferroviários e lacustres)?

Realmente, reza a letra "a" do número XV do art. 5.º de nossa Constituição: "Compete à União... legislar sobre... direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, aeronáutico e do

trabalho". Se a esta proposição fôsse acrescentada a expressão "do trânsito", teríamos sanado definitiva e incontestavelmente a constitucionalidade de nosso Código Nacional do Trânsito e mais do que isso, teríamos o espaço aberto para reivindicarmos tôdas as providências que o grau de nosso desenvolvimento rodoviário exige para que possamos, em paralelo a êle, harmonizar os interesses individuais aos coletivos. Assim, por exemplo, a uniformidade do valor do impôsto de licença cobrado em tôdas as unidades federadas, dificilmente poderá ser alcançada, de vez que esta é uma prerrogativa de âmbito estadual, e só através de um problemático acôrdo entre todos os Estados, poderia ser atingido êste desiderato, o qual, incontestavelmente, iria trazer ao Brasil benefícios inestimáveis. Em complemento à uniformidade do valor do impôsto de licença de veículos rodoviários, outra iniciativa poderia ser tomada, qual fôsse a da instituição da monotributação do impôsto de licença de trânsito. Pago êste a uma das unidades da Federação, teria o proprietário do veículo o direito de fazê-lo trafegar em qualquer parte do território nacional.

Por outro lado, se os senhores constituintes tivessem omitido a palavra "interestadual" na definição da letra "j" que reza "tráfego interestadual", estaria o Código Nacional do Trânsito perfeitamente enquadrado como lei constitucional; mas, aí também na redação dêste artigo de lei, foi deixada passar a oportunidade de outorgar à União competência para legislar sobre Direito de Trânsito. Se na letra "a" do número XV do artigo 5.º foi a Constituição omissa, na letra "j" do mesmo número e do mesmo artigo ela se expressa com demasia.

Mas, se não é de competência da União legislar sobre tráfego, seria a regulamentação legal dêste um dos poderes de competência dos Estados?

Reza o art. 18 da Constituição Federal que "Cada Estado se regerá pela Constituição e pelas leis que adotar, observados os princípios estabelecidos nesta Constituição", e ainda o parágrafo primeiro do mesmo artigo: — "Aos Estados se reservam todos os poderes que, implícita ou explicitamente, não lhes sejam vedados por esta Constituição". Assim, respondendo à pergunta por nós mesmos formulada, diríamos que a competência para legislar sobre tráfego, é dos Estados, mesmo

daqueles cujas respectivas Constituições, expressamente, isto não declararam.

Como então explicarmos que os Estados tenham respeitado os dispositivos do Código Nacional do Trânsito, se bem que, supletivamente, os tenham modificado? Podemos ver na constatação deste fato, mais o império da necessidade que o do respeito a um decreto-lei cujos dispositivos se tornaram discutíveis desde que não ratificáveis pela Lei Magna. É óbvio que o interesse geral dos Estados, mesmo que estes não tenham outorgado leis ratificando o Código Nacional do Trânsito, é o de manter seus dispositivos como legais, visto que, inegavelmente, êles traduzem uma série de direitos e obrigações, cuja execução é fator primordial para que reine a paz e a harmonia social no setor relativo ao trânsito de veículos, nas consequências dêle advindas e nas controvérsias que seriam suscitadas se o Código Nacional do Trânsito não estivesse regulando a matéria.

Pensamos que os poderes da União devem ser aquêles que perfeita e detalhadamente são expressos na Constituição, ou implicitamente contidos em artigos que expressamente os determinem, sendo bem definidos, ou perfeitamente decorrentes de suas definições. Ora, sendo assim, todos os poderes omitidos ao âmbito de ação da União, forçosamente hão de pertencer aos Estados, pois que a Constituição Federal determina genêricamente os poderes dêstes, sem enumerá-los, limitando-os apenas pelos dispositivos assecuratórios da autonomia municipal e pelos poderes expressamente declarados como de competência da União.

Nossa Constituição é mais declaratória quando estabelece em princípio, os três ramos de onde emanará a ação pública que governará o país — a União, os Estados e os Municípios, do que normativa, criando órgãos governamentais e suas respectivas funções, deixando à lei, a forma de estaurir o sistema organizador de nossa administração, escolhida a forma pela qual êste melhor poderá servir-nos, a qual, porém, somente poderá ser votada pelo Congresso Nacional, se determinada por princípios expressamente definidos pela Constituição.

Nos Estados Unidos da América do Norte, cuja Lei Magna é, atualmente, a mais velha do mundo, pois tem apenas sofrido pequenas alterações em relação ao seu todo, nunca, porém, tendo sido substituída por outra, o Direito do Trânsito tem sido dinamizado pelos Estados, através de leis, regulamentos nelas baseados e jurisprudência, esta última assumindo papel importantíssimo como fonte de Direito; assim é que as unidades federadas norte-americanas têm tido a iniciativa de regulamentar seus respectivos dispositivos de trânsito de veículos de vez que a Constituição Americana, resumida como ela é em relação à nossa, omite a outorga à União de legislar sobre Direito de Trânsito, e demais direitos substantivos e adjetivos, civil, penal, Direito Comercial e todos os demais Direitos que a nossa Constituição

expressamente determina como de competência da União.

A Carta Magna de 1946, determinando expressamente qual a competência da União para legislar sobre determinados direitos, estabelece, implicitamente, uma negativa quando menciona entre êsses Direitos o do Trânsito.

Acontece, entretanto, que na América do Norte, apesar de a União, praticamente, ter competência para legislar apenas sobre Direito Público Externo, raramente legislando sobre Direito Público Interno, nos setores dos Direitos Administrativos e Constitucional, e assim o fazendo apenas quando por imprescindível necessidade de salvar a organização federal, cada um dos 48 Estados, ciosos da autonomia que desfrutam, tem resolvido para conseguir uma uniformidade de expressões e de dispositivos legais sobre trânsito de veículos, adotar os Regulamentos-Modêlo que a União, por serviços administrativos especializados, lhes oferece, mas, nunca impõe. Assim é que, de modo geral, se bem que com algumas exceções, os Estados têm procurado adotar os seguintes Regulamentos-Padrões do Trânsito: — Model Traffic Ordinance, Uniform Motor Vehicle Operators' and Chauffeurs' Licence Act, Uniform Act Regulating Traffic on Highways, Uniform Motor Vehicle Safety Responsibility Act e Uniform Motor Vehicle Civil Liability Act.

A tendência política tradicional no Brasil, no sentido de cada vez mais fortalecer o poder central, somente foi uma vez ferida, quando adotamos a nossa primeira Constituição republicana, cuja influência norte-americana é claramente patenteada na forma da mais ampla autonomia que se procurou dar aos Estados e aos municípios. Podemos sentir, entretanto, nas nossas outras três Constituições que a sucederam, a tendência unionista, principalmente mais definida na competência que outorga à União de, privativamente, só a ela cumprir legislar sobre direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, aeronáutico, do trabalho e do subsolo, fato êste que coloca o Brasil numa situação ímpar no mundo, sendo o País, entre todos os demais, onde as mesmas leis servem ao maior número de habitantes na mais extensa área do globo terrestre.

Mas, se o Código Nacional do Trânsito pode ser desrespeitado pelos Estados, pois que invade as prerrogativas de autonomia dêstes, os quais podem legislar sobre Direito do Trânsito, dois caminhos existem para tornar constitucional êste Estatuto de Trânsito que, inegavelmente, nos tem prestado incomensuráveis benefícios. A primeira forma para sanar esta falta seria uma reforma da Constituição, a qual se resumiria em acrescentar a palavra "Trânsito" ao disposto na letra "a" do número XV do art. 5.º; a segunda forma seria suprimir a palavra "interestadual" na letra "j" do número XV do mesmo artigo 5.º.

Acontece, entretanto, que as reformas de Constituições sempre se nos afiguram temerárias,

mesmo quando, como acontece no caso presente, elas puderam apenas mais consolidar o regime em que vivemos. Assim acontece porque, em razão da instabilidade de nossa época, seria ideal procurarmos dar à Constituição um cunho de eternidade e de imutabilidade que garantiria a estabilidade na organização social, tão necessária ao bem-estar geral da Nação. Uma reforma constitucional, por melhores benefícios que ela traga, cria sempre o precedente, através do qual outras reformas menos necessárias e mais precipitadamente votadas, podem surgir, abalando a feição de imutabilidade que deve, a bem da constância da ordem, definir as Leis Magnas. Infelizmente, não adotamos para erigirmos a nossa Constituição critério semelhante àquele usado pelos constituintes norte-americanos, os quais evitaram escrever muito, limitando ao mínimo possível os dispositivos constitucionais, exatamente para que assim as contingências inesperadas e o fator fatal do tempo que tudo modifica, influenciassem o menos possível para que se tornasse necessário reformar o texto da Lei Magna e esta não perdesse o caráter de imutabilidade. Mesmo assim os 7 artigos da Constituição dos Estados Unidos, de 17 de setembro de 1787, sofreram 15 Emendas Adicionais, o que, convenhamos, em razão de o conteúdo dessas emendas ser, de modo geral, um complemento à estrutura democrática da nação norte-americana, não fere o caráter de estabilidade, o qual deve prevalecer como parte integrante das definições das Leis Magnas.

O outro caminho, através do qual se poderia atingir o objetivo colimado, isto é, integrar o Código Nacional do Trânsito aos preceitos impostos pela Constituição de setembro de 1946, seria o de cada Estado votar uma lei, aprovando e adotando esta codificação, a qual representa o nosso primeiro esforço em regulamentar preceitos constitutivos de Direito de Trânsito; não resta dúvida que o nosso Código Nacional do Trânsito é uma obra somente digna de encômios, e que, como acima afirmamos, tem prestado inumeráveis benefícios à paz e à ordem social da nação.

Foi estudado o problema em razão do Código estatuído pelo Decreto-lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941, e pelos decretos-leis que o modificaram, suprimindo, dando nova redação ou acrescentando a ele novos artigos de lei. Acontece, entretanto, que, em realidade, quando o Código Nacional do Trânsito foi outorgado, o Brasil estava apenas dando os primeiros passos para dinamizar o Direito do Trânsito.

Nesta ocasião o panorama rodoviário no Brasil apresentava-se bastante limitado, com apenas 125.000 veículos que poderiam trafegar por uma rede bem pequena de estradas de rodagem e, se bem que possamos notar a visão de futuro daqueles que cooperaram para projetar sobre a nação obra tão importante como esta, temos que convir que o tempo, juiz infalível dos atos humanos, se está encarregando de demonstrar as falhas do Código Nacional do Trânsito, tornando, assim,

evidentemente, uma necessidade a execução da correção delas. Cumpriria, portanto, mais aos Estados que à União, a iniciativa de legislar sobre o assunto. Por outro lado, também, poderiam os Estados aprovar, através de leis, qualquer novo dispositivo que órgãos administrativos da União pudessem sugerir para melhorar os dispositivos legais necessários à regulamentação do trânsito de veículos no país.

Nestas condições, parece-nos que, enquanto a Constituição Federal de 1946 assim o determinar, a lei federal jamais poderá impor os dispositivos enquadrados no Código Nacional do Trânsito, como também, quaisquer outros constitutivos do Direito do Trânsito.

Verdade é que esta falha constitucional ora apontada é perfeitamente justificável. O Direito do Trânsito é, essencialmente, um Direito Novo, e se dentre os constituintes que em 1946 debateram os dispositivos da Carta Magna que nos iria reger, já se encontrassem alguns dos atuais representantes do povo que integram o que podemos chamar a Bancada Rodoviária da Câmara dos Deputados, sobressaindo-se nesta o ilustre bacharel e engenheiro Clóvis Pestana e o estudioso e competente engenheiro Francisco Saturnino Braga, estamos certos que o Direito do Trânsito teria sido expressamente mencionado na Carta Magna e a competência de sobre ele legislar teria sido atribuída à União.

O certo é que, de qualquer maneira, o Código Nacional do Trânsito precisa ser mantido, pois que se ele pode ter sua validade em dúvida quando analisado sob um prisma essencialmente jurídico, ele vale "de fato" porque, sem ele, entraríamos no caos, na desordem, em relação ao trânsito de veículos. Este Código é a "célula mater" da exteriorização de nosso incipiente Direito do Trânsito e os dispositivos diversos que encerra precisam ser acrescidos de outros que ampliarão os conceitos do Direito Novo por ele já firmados. Os Direitos Civil, Penal e Administrativo, concernentes ao Direito do Trânsito, forçosamente não de ser melhor integrados no Código Nacional do Trânsito. A forma prática e eficiente da aquisição e da perda da propriedade do veículo, as penas ao contraventor e ao criminoso do trânsito, a desapropriação de bens para utilização em faixas de domínio de vias públicas, são apenas pequenas partes do conjunto de disposições legais que devem fazer parte do Código Nacional do Trânsito.

O Direito do Trânsito, durante este último decênio, melhor se definiu; e estão aí, a todo momento, novos problemas a ele concernentes, exigindo soluções que nêle devem ser fundamentadas.

As resoluções das controvérsias entre o proprietário marginal da via pública, já em uso ou projetada, e o poder público administrador desta, o seguro compulsório dos proprietários de veículos para cobrir a responsabilidade civil destes para com terceiros ofendidos por seus veículos, o seguro compulsório da fiança criminal dos motoristas, de-

vem ser exigidos em artigos de lei, e onde melhor se situariam estes senão no corpo do Código Nacional do Trânsito? A par de tôdas as proposições de lei acima mencionadas, ainda se sobrepõe a criação de uma Justiça Especial do Trânsito que julgará de modo rápido e preciso, entre outros feitos, a incidência de multas que o poder público impõe ao condutor de veículos quando este alegar a improcedência destas, a contravenção e o crime do trânsito, estes bem definidos com características próprias, e as indenizações às vítimas do crime do trânsito.

DA JUSTIÇA ESPECIAL DO TRÂNSITO

Constitui Direito do Trânsito a faculdade de o indivíduo ir e vir com seu veículo, aonde lhe aprez, sem ferir ou molestar alguém, individualmente ou em seus bens.

Este é um Direito básico e estrutural, e apenas deve ser limitado pelas razões de coexistência com os outros Direitos já definidos e consubstanciados em leis. Na verdade, é um direito novo, e, como tal, o choque de gênese das normas dêle constitutivas, tem que, fatalmente, ser grande, até que melhor se definam as concepções nas quais elas são tidas, amoldando-se assim os seus limites no espaço ideal ocupado pela Ciência do Direito, abrاندando as suas arestas, para constituírem-se, afinal, em uma linha suave e uniforme, pois que os Direitos se completam, sem que um se sobreponha ao outro, dando à concepção geral do Direito um todo único harmônico e indissolúvel.

Sendo assim o Direito do Trânsito um Direito Novo, é natural que ainda não tenha tido, no Brasil, o desenvolvimento que em outros países já assumiu, de vez que só agora chegamos a um índice rodoviário apreciável (525.230 veículos em tráfego) apesar de, no entanto, ser este índice bastante pequeno se tomado "per capita", em relação à nossa população (e também em relação à nossa superfície geográfica), o compararmos com os de outras nações, tais como os Estados Unidos, o Canadá ou a Inglaterra.

Evidentemente que as razões determinantes da definição de um Direito Novo são circunstâncias, até então desconhecidas, que tragam atritos ofensivos à boa ordem social, as quais devem ser reguladas para preservar os princípios determinantes da vida em comum, estabelecendo normas que subordinem o indivíduo e a coletividade a um fator mais elevado que os domine — a autoridade, e subordinando ao arbítrio desta, os limites das normas reguladoras da vida em comum, consubstanciadas em lei.

O Direito do Trânsito incorpora em si Direitos que, no Brasil, ainda não foram determinados em lei, tais como o Direito de Acesso, o Direito do Som e o Direito da Visibilidade, os quais se compõem de fatores que: a) regulam os direitos e as obrigações de motoristas e pedestres; b) regu-

lam os direitos e obrigações dos proprietários limitrofes à via pública quando, por quaisquer circunstâncias, tenham os seus direitos de propriedade restringidos pelas novas normas constitutivas do Direito do Trânsito; c) regulam o critério pelo qual o poder público pode administrar a ordem no trânsito de veículos.

Assim sendo, portanto, não resta dúvida que a faculdade do indivíduo de ir e vir com seu veículo aonde lhe aprez, desde que não fira ou moleste alguém individualmente ou em seus bens, é um Direito inerente à personalidade humana. Só não pode exercer este Direito quem não tenha capacidade para tanto, isto é, desde que os poderes públicos tenham habilitado alguém a conduzir um veículo, houve nesse ato, por parte dos mesmos poderes públicos, o reconhecimento de um Direito que pertence a todos que demonstrem aptidão e capacidade para exercê-lo.

Ora, se o Direito do Trânsito tem em si preceitos determinativos de privilégios, tem também, em paralelo, preceitos determinativos de obrigações, e toda vez que aquêles privilégios tenham ultrapassado seus limites, ou que estas obrigações não tenham sido cumpridas, já então subexiste o Direito apenas em suas normas coercitivas, a fim de que o imperativo da boa organização social seja alcançado, e assim o terceiro dos elementos naturais da ordem jurídica de Shering fique provado.

Privar alguém de conduzir seu veículo, ou ameaçar por quaisquer meios de assim fazê-lo, desde que este Direito se lhe tenha sido legalmente reconhecido, é feri-lo nas suas sagradas garantias de cidadão que a Constituição da República lhe outorga.

Acontece, entretanto, que os poderes públicos não têm tido até agora, no Brasil, limites perfeitamente definidos quanto à sua competência para turbar ou cassar o direito de trânsito por êles mesmos reconhecido no cidadão que demonstrou capacidade para exercê-lo.

O Direito do Trânsito estuda a competência dos poderes públicos para impor multas aos proprietários de veículos, ou condutores dos mesmos, quando tenha sido verificada a transgressão de qualquer preceito legal determinante da ordem do trânsito.

Acontece, entretanto, que o Direito do Trânsito também dinamizado em lei, deve preceituar que o proprietário ou o condutor de veículos não pode ser perseguido pelos poderes públicos com imposições de multas descabidas e, para tanto, deve possuir normas que, limitando a atuação dos mesmos poderes públicos, garantam ao cidadão o uso de um Direito que lhe foi reconhecido.

No Brasil, entretanto, assim ainda não está acontecendo e parece-nos chegado o momento de estabelecer em lei os princípios jurídicos do Direito do Trânsito que garantam ao indivíduo o gozo dêles, sem que isso seja concessão graciosa dos poderes públicos.

Estamos observando que se torna inadiável a consubstanciação destes preceitos novos do Direito do Trânsito, pois que, no momento, não há como recorrer à Justiça, de forma rápida e eficiente, das multas que os poderes públicos podem impor, sem que aqueles que assim fiquem ameaçados no exercício do livre gozo de suas garantias constitucionais, possam contra todos os princípios da democracia e do respeito à personalidade humana, opor pelo Poder Judiciário, quaisquer argumentos em favor do seu Direito do Trânsito ferido. Em verdade, não têm a quem recorrer, senão à própria autoridade imputadora da multa, critério este inteiramente desfavorável à regra geral de direito que determina a suspeição do julgador quando tem interesse na causa.

É fato comum, servindo mesmo como justificativa para a obtenção de lucros ilícitos, ouvirem-se queixas de motoristas que se dizem vítimas das autoridades de trânsito, as quais os multam indiscriminadamente e por qualquer pretexto.

Evidentemente esta alegação não é verdadeira, pois que, na maioria absoluta das vezes, a aplicação das multas traduz, de fato, a constatação de uma infração do trânsito.

Mas, há exceções.

Suponhamos que um determinado poder público encarregado da manutenção da ordem do trânsito, tendo as mãos livres para usar a prerrogativa de multar que lhe é concedida, possa dela abusar, fazendo com as arrecadações dela auferidas uma fonte de renda, ou para o custeio de seus próprios serviços, ou para outros fins de despesa pública, desvirtuando, assim, basilarmente o aspecto moral, o espírito jurídico e o princípio honesto que deve prevalecer para justificar a imposição das multas aos infratores dos dispositivos legais que regulam o trânsito.

Ora, impossível é, portanto, para estas exceções que porventura ocorram, deixar continuar este estado de autoridade discricionária que pode ser abusiva e ostensivamente usada.

Em verdade, os Poderes Públicos do Trânsito podem no Brasil intensificar ou reduzir a prerrogativa de multar, segundo circunstâncias eventuais, pois que ninguém, nem mesmo nenhum outro poder público pode de forma prática julgar seus atos; se acontece a primeira suposição, como fazer parar ou diminuir a intensidade de sua ação ofensiva contra proprietários e condutores de veículos, os quais, como não raro se comenta, para se libertarem do pesado ônus que as multas irrestritas lhes acarretam, são, muitas vezes, fatalmente, levados a seguir o caminho imoral do suborno, como única oportunidade e como único meio de conseguir um "modus vivendi" no clima de insegurança em que têm a fatalidade de viver?

Felizmente, o aspecto da situação acima explanada ainda não se constituiu e nem se definiu como regra no Brasil, mas, inegavelmente, o su-

borno à autoridade do trânsito, proposto algumas vezes pelo infrator, e pela autoridade do trânsito aceito, é uma realidade que profundamente lamentamos ter que constatar.

Fundamentada nas prerrogativas que goza, as quais só lhe outorgam vantagens sobre o condutor de veículos, e escudada pelos regulamentos do trânsito, muitas vezes difíceis de serem cumpridos pela própria feição de movimento que procuram tolher, pode, vez por outra, a autoridade mantenedora da ordem do trânsito, exorbitar de suas funções e impor multas, aproveitando-se das inúmeras circunstâncias imprevistas e imprevisíveis que os estados dinâmicos da matéria por si mesmos ocasionam e que dão margem a dúvidas, as quais, de imediato, podem ser transformadas em infrações dos mandamentos das leis do trânsito. É inegável que esses mandamentos representam uma rede (quando aplicados em centros urbanos de elevada densidade de motomecanização), dentro da qual, dificilmente, o condutor de veículos poderá deixar de cair. O que é preciso, é que a autoridade compreenda que seu dever precípuo é a manutenção da ordem no trânsito de veículos e que, sobretudo, tenha sagacidade para discernir um infrator de boa fé levado a ferir um dispositivo de lei do trânsito por circunstâncias fora de seu controle, de um infrator de má fé, distraído, inepto, desidioso e irresponsável.

É profundamente penoso para um condutor de veículos consciencioso, prudente e apto, constatar que uma autoridade do trânsito não tenha sabido distinguir que uma pequena ofensa a um dispositivo do trânsito foi praticada por consequência de uma das inúmeras circunstâncias imprevistas que a via pública sói oferecer. Realmente causa profunda revolta, saber o indivíduo ter sido injustamente multado, menos, muitas vezes, pelo ônus que o pagamento da multa lhe pode acarretar, porém, mais, pelo aspecto moral do fato, aspecto este que só as vítimas da injustiça e da ignorância das autoridades mantenedoras da ordem do trânsito podem bem aquilatar.

Fácil é imaginar quão penosos são os efeitos maléficos sobre o estado de ânimo de um motorista zeloso e cumpridor de seus deveres profissionais, quando vê um Inspetor do Trânsito escrever ostensivamente o número de seu veículo, atribuindo-lhe uma contravenção de trânsito que ele, se a praticou, o fez coagido por circunstâncias determinantes imperiosas. O desânimo de continuar no exercício de sua honesta profissão que neste momento lhe invade o espírito é, muitas vezes, responsável pelo atropelamento que momentos após irá praticar.

Em geral, há pretexto para a imposição de multas de trânsito, mas, a quem recorrer, se, por exceção, mesmo sem pretexto, um cidadão se vê turbado em seu Direito do Trânsito por uma imposição de multa fundamentada em falta que absolutamente não cometeu?

“Jure suo, absque ipsius culpa, nemo privandus est”, ou seja “Ninguém deve ser privado, sem culpa sua, de seu direito”.

Assim sendo, parece-nos que é inadiável a criação de uma organização judiciária especializada em dirimir as controvérsias suscitadas entre o poder público imputador da multa e o suposto infrator, e no trabalho que escrevemos sobre Direito do Trânsito, lançamos as bases nas quais atuará a Justiça Especial do Trânsito quando em ação no julgamento das multas de trânsito. Em nosso Anteprojeto da Consolidação das Leis do Direito do Trânsito, estabelecemos o princípio de que a autoridade sempre age honestamente, isto é, que a presunção é de que o Guarda ou o Inspetor do Trânsito somente multa quando verifica, certifica e comprova a infração, esta ocasionada por imperícia ou desídia e não por circunstâncias imprevistas, às quais a própria autoridade do trânsito também está exposta quando no exercício de suas funções:

Ao magistrado da Justiça Especial do Trânsito, entretanto, é reservado o direito de verificar se essa presunção se justifica, e, nesse caso, ratificar a multa; se, no entanto, o presumível transgressor provar que é uma vítima de perseguição da autoridade do trânsito, ou que houve erro da mesma, evidentemente que deve contar com a Justiça Especial do Trânsito, poder arbitral que o salvará da agressividade de uma força a ele superior que tenta feri-lo em seu sagrado Direito do Trânsito.

O processo do julgamento das multas provenientes de infrações de dispositivos legais que regulam o trânsito de veículos, como não poderia deixar de ser, tomará a forma sumária. Se bem que qualquer Magistrado do Crime das organizações Judiciárias Estaduais, ou da Organização Judiciária do Distrito Federal, poderia ser competente para julgar tais feitos, sugerimos que seja criado um quadro, à parte, de Juizes do Trânsito, ou que, no mínimo, sejam criadas Varas Especiais com competência exclusiva para dirimir as contravenções e os crimes do trânsito.

Estamos convencidos que somente um Juiz especializado e dedicado apenas a apreciar êsses feitos, poderá bem cumprir sua elevada missão, de vez que está nas mãos dele, não só a sentença, mas, principalmente, a orientação das normas para o descobrimento da verdade na apreciação das presunções e das provas reais, inclusive as alegações, que possam ser apresentadas nos debates orais que ambas as partes — o poder público

e o condutor ou proprietário de veículo, terão de travar dinamizando o Direito do Trânsito. Um Juiz especializado melhor explorará o seu bom senso para bem compreender os argumentos orais de defesa do próprio multado, pois que êste deverá, pessoalmente, sem intervenções de mandatários, expor sua reação à tentativa de cerceamento de seu direito do trânsito; por outro lado, um Juiz mais familiarizado em apreciar a presunção de que a autoridade do trânsito agiu bem, honesta e legalmente, melhor poderá julgar o feito, defendendo a boa ordem do trânsito e condenando o infrator. Êste, provada a sua contravenção, e assim, sua má fé tentando prevalecer-se dos benefícios da justiça para iludi-la, por mero capricho, espírito de emulação, erro grosseiro ou simulação, terá, contra si, uma pena que será representada pela condenação do pagamento da multa que lhe fôra imposta, em dôbro.

Esta é a forma pela qual, como no Anteprojeto da Consolidação das Leis do Trânsito sugerimos, será impedido o abuso que as facilidades da Justiça permitem àqueles que a ela recorrem para, por simulação, defenderem-se de quaisquer ameaças às garantias que a Constituição da República outorga ao indivíduo. Se a lei e a Justiça tudo devem fazer para proteger aquêles que, honestamente, procura defender seus direitos feridos, com mais intensidade deverão elas agir contra aquêles que, com objetivos menos dignos, procuram, com má fé, explorá-las, aproveitando-se dos dispositivos legais para interpretá-los sofismáticamente, ou aproveitando-se da Justiça para ganhar tempo, tudo no afã de conseguir a absolvição de instância dos atos ilícitos que praticaram.

Crítério hoje plenamente firmado como normativo de Direito, é dar ao Réu, quaisquer que sejam as acusações que lhe são imputadas, a oportunidade de que se defenda; assim sendo necessário se torna a criação de um órgão distribuidor de Justiça que tome conhecimento de suas alegações, quando honesta e legalmente formuladas.

Realmente, a primeira vista, tanto a criação dêste órgão acima referido, como a determinação do critério que o mesmo adotará para bem cumprir a sua alta missão, pareceria um problema um tanto complexo, tomando-se como base para esta suposição o vultoso número de infrações e conseqüentes multas que se observam nas nossas duas maiores Capitais: Rio de Janeiro e São Paulo. Acontece entretanto, que estamos plenamente convencidos que essas multas são perfeitamente justificadas por contravenções do trânsito real-

mente praticadas, e, assim sendo, os agentes contraventores, por certo, não irão tentar judicialmente provar um fato sem que tenham elementos para tanto, pois, conforme acima foi explanado, importaria essa tentativa na imposição de uma penalidade bastante mais severa e onerosa que a multa a êles imposta. Nestas condições, portanto, a relação numérica dos processos judiciais na novel justiça (ou numa Vara Especial para as Contrações do Trânsito) não atingirá índice demasiadamente elevado, e, segundo pensamos, será equivalente, no Rio de Janeiro, aos feitos que transitam na Vara de Acidentes. Mas, mesmo que assim não se verifique, é dever precípua do Estado outorgar à Nação, a Justiça que ela exige, qualquer que seja o volume do trabalho que ela alcance.

A Justiça Especial do Trânsito prestigiando, pelas sentenças de seus Magistrados, a atuação das autoridades do trânsito, ratificando os seus atos e homologando as multas impostas aos infratores dos dispositivos legais do trânsito, há, por certo, de trazer inúmeros benefícios à sociedade, pois que, assim acontecendo, se sentirá o cidadão mais amparado em seu direito do trânsito e quando condenado a pagar a multa imposta, o fará mais ciente de que assim cumpre uma penalidade necessária ao bem da sociedade da qual faz parte, varrendo de sua mente a mais cruel concepção que ela pode gerar: — a de ser vítima de uma injustiça.

