

CARLOS ALEXANDRE NEGRINI BETTES

**A SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR COMO FORMA DE MODIFICAÇÃO DE
COMPORTAMENTO**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Especialista no Curso de Especialização em Trânsito – Uma Abordagem Interdisciplinar, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

Curitiba

Dezembro/2001

DEDICATÓRIA

A todos aqueles que já morreram em acidentes de Trânsito, aos seus familiares e àqueles que, lamentavelmente, ainda vão morrer.

AGRADECIMENTO

Aos que, de uma forma ou de outra, auxiliaram na realização deste estudo. Seja pelo apoio direto, seja pelo perdão da ausência.

Em especial aos meus colegas advogados do DETRAN/PR, pelas críticas e idéias.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

1 INTRODUÇÃO

2 A HABILITAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO AUTOMOTOR

3 GENERALIDADES SOBRE O SISTEMA PUNITIVO COMO FORMA DE MODIFICAÇÃO DE COMPORTAMENTO

4 A ANDRAGOGIA COMO COMPLEMENTO DA PUNIÇÃO

5 A SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR NO CÓDIGO DE TRÂNSITO

6 O CURSO DE RECICLAGEM

7 CONCLUSÃO

APÊNDICE

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

INTRODUÇÃO

É sabido que o trágico quadro de acidentes e mortes impôs que uma nova ordem viesse a ser implantada no trânsito. O Código de Trânsito atual, incontestavelmente, representa forte apelo à consciência da responsabilidade, sobretudo, aos condutores – ao mesmo tempo em que traz sanções implacáveis aos infratores. Entre o leque de inovações, destacam-se, pois, as severas penalidades previstas para as infrações, donde se ressalta a suspensão do direito de dirigir.

Em razão da pouca idade da nova legislação e da carência de recursos humanos especializados, pouquíssimos estudos existem sobre o tema.

Não obstante, a suspensão do direito de dirigir é uma realidade efetiva em alguns Estados da Federação, já atingindo motoristas infratores. Por outro lado, a maior parte dos Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito ainda não conseguiu colocar em prática esta previsão legal.

Vê-se, então, que a falta de estudos técnicos, aliada à não existência de uma padronização de procedimentos entre os DETRAN's, amplia a relevância de análises sobre o tema. Pelo que, é o presente trabalho na busca de avaliar a suspensão do direito de dirigir como forma de modificação de comportamento.

Na busca desse objetivo, primeiramente discutir-se-á a habilitação para conduzir veículo automotor; passando após para um debate das generalidades sobre o sistema punitivo como forma de modificação de comportamento; será proposta a Andragogia como complemento da punição; identificar-se-á a suspensão do direito de dirigir no Código de Trânsito e, por fim, será valorizado o curso de reciclagem de condutores infratores.

Capítulo 1

A HABILITAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO AUTOMOTOR

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, instituído pela Lei 9.503/97, pode-se dizer que se consolidou a existência de um novo ramo do Direito – o Direito de Trânsito.

Não obstante tenha origem e sofra fortes influências do Direito Administrativo, esse infante ramo da ciência jurídica possui preceitos e codificação próprios e, por ser adstrito ao Trânsito, que é um evento social multidisciplinar em sua essência, donde não aceitar interpretações limitadas aos princípios e definições meramente jurídicos, exige que seja respeitado em sua autonomia e peculiaridades. Portanto, se alguns conceitos são importados do administrativismo, esses necessariamente devem sofrer adequações para satisfazer a finalidade última a que se destina o micro-sistema legal específico, qual seja, a redução de acidentes e, em decorrência, de mortes no Trânsito.

Nesse diapasão, não se pode temer a ruptura de verdades doutrinárias vigentes, que são tidas como indiscutíveis no âmbito do Direito Administrativo, mas que, por vezes, não se demonstram completamente adequadas quando a problemática é o Trânsito.

Indubitavelmente, a questão de maior relevância hoje para os estudos voltados ao Trânsito é a habilitação para conduzir veículo automotor, que se consubstancia no que a lei chama de Carteira Nacional de Habilitação - CNH. Tal conclusão é bastante simples quando se constata que as principais inovações da legislação vigente têm sua atenção voltada para o processo de formação e controle dos condutores.

A legislação anterior, sem margem para discussão, priorizava seu foco na questão relativa aos veículos, deixando em segundo plano o condutor. É que quando da sua edição, passava-se por franco desenvolvimento da indústria automobilística no país. Tanto é verdade que o sistema RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores) veio a ser efetivado muito antes do RENACH (Registro Nacional de Condutores Habilitados).

Ora, se os acidentes ocorrem, na sua imensa maioria, por causas humanas, bem como essas causas têm como fator preponderante os desvios de comportamento dos condutores, nada mais lógico do que a legislação trazer aperfeiçoamentos no que concerne à habilitação.

E não podem ser alguns preceitos arcaicos do administrativismo que venham a barrar a aplicabilidade desses aperfeiçoamentos.

Prevê o Código de Trânsito Brasileiro que a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames realizados junto aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Ao candidato aprovado nos referidos exames, será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, a qual pode-se dizer que se assemelha a um estágio probatório.

Esse permissionário, então, não deve ser considerado, ainda, como condutor habilitado, pois não concluiu seu processo de habilitação. Tal conclusão, dentre outros motivos, decorre do fato de que o artigo 148, § 4º do CTB prevê que o candidato que, decorrido aquele prazo de um ano da validade da Permissão para Dirigir, não cumprir com os requisitos para obtenção da CNH, deverá reiniciar todo seu processo de habilitação. Primeiramente, se vê que a lei continua a tratar o permissionário como candidato à habilitação. Além do que, se fosse do espírito da lei o entendimento de que o procedimento de habilitação estivesse concluído quando conferida a Permissão, disporia o texto legal que o permissionário deveria se sujeitar a novo processo de habilitação, pois só se reinicia o que ainda está em andamento.

Superada essa questão, evolui-se para a situação de que, decorrido o ano de validade da Permissão para Dirigir, caso o permissionário não tenha praticado nenhuma infração gravíssima ou grave, nem seja reincidente em infração média, ser-lhe-á conferida a CNH.

E é exatamente esse ato da Administração Pública - o de conferir a Carteira de Habilitação - que exige especial atenção dos que analisam questões onde o comportamento de condutores está envolvido. Não por si próprio, já que todo o procedimento para se chegar ao mesmo, passo a passo, está legalmente previsto. A relevância de seu estudo está no fato de, por vezes, ser necessário rever esse ato.

O encerramento do processo de habilitação, como visto, traz como decorrência o ato administrativo de conferir a CNH. A doutrina dominante considera esse ato como sendo da espécie Licença, a qual tem como definição ser “... o ato administrativo pelo qual a Administração faculta àquele que preencha os requisitos legais o exercício de uma atividade” (PIETRO, 1993, p. 173).

Portanto, para que seja facultado a alguém o exercício da atividade de conduzir veículo automotor e elétrico, este deverá preencher os requisitos legalmente exigidos. E é exatamente neste momento que começam a surgir as divergências conceituais entre o Direito Administrativo e o Direito de Trânsito.

Para os que preferem ignorar a existência desse segundo ramo do Direito, baseando-se unicamente em princípios clássicos do Administrativo, a simples aprovação nos exames previstos em lei, complementada pelo transcurso do período de ano na titularidade da Permissão para Dirigir, sem o cometimento da combinação de infrações já descrita, já é bastante para o preenchimento dos requisitos exigíveis. Pode-se dizer que são meramente formalistas.

Já para a tese da autonomia do Direito de Trânsito, a questão deixa de ser só formal, passando-se a buscar a essência destes requisitos, mas sem se afastar, logicamente, do que está previsto em lei. Reforce-se, então, que não se ignora o conteúdo legal, mas se agregam a ele elementos extraídos das finalidades às quais se propõem os exames previstos em lei,

donde decorrer a necessidade de se buscar amparo em outras ciências, que não só o Direito. É por isso que se diz que o estudo do Trânsito depende de uma abordagem interdisciplinar.

Conclui-se, pois, que não basta o candidato ser aprovado nos exames aos quais é submetido. Ele deve ser efetivo detentor das capacidades e habilidades investigadas, sob pena de que, mesmo aprovado, essa sua aprovação padecer de ilegalidade, já que os requisitos exigidos pela lei não se encontram presentes.

Antes de exemplificar como pode ocorrer esse vício de ser aprovado no exame sem possuir na essência o requisito exigido, vale especificar como se dá essa relação de exames previstos na lei e capacidades/habilidades investigadas.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê a realização de exames conforme a seguinte demonstração sistematizada:

Aptidão física e mental, onde se inclui a avaliação psicológica (prevista no artigo 147, § 3º do CTB) – nele se busca investigar a capacidade física e psicológica do candidato;

Teórico/técnico, onde estão englobados o escrito de legislação e o de primeiros socorros – nele se busca investigar a capacidade intelectual do candidato, seja a sua alfabetização, seja sua cognição quanto às regras de conduta no Trânsito;

Prático de direção veicular – nele se busca investigar a habilidade do candidato na condução de veículos.

Com isso em mente, se pode imaginar alguns casos onde, não obstante exista a aprovação nos exames específicos, o candidato pode não possuir efetivamente a capacidade/habilidade pesquisada. Tais situações ocorrem com mais freqüência no exame de aptidão física e mental, já que nesse é impossível ao avaliador, na prática, esgotar a investigação, posto que busca descobrir elementos intrínsecos do ser humano. Por exemplo: um sujeito portador de hipoglicemia e que é insulino-dependente, mas não revela tal fato ao

médico examinador. Ao envolver-se num acidente para o qual colaborou, pois entrou em coma hipoglicêmico, essa sua condição vem à tona. Outra situação que pode ocorrer é a do sujeito ser aprovado na avaliação psicológica, por se apresentar ao avaliador com uma personalidade bem estruturada. Posteriormente, no acompanhamento desse sujeito, já como condutor habilitado, nota-se que o mesmo é detentor de uma sociopatia, o que é bastante comum na sociedade moderna, a qual havia sido mascarada, ocultada, durante a avaliação.

Em ambas as situações, ainda que tenham sido aprovados nos exames, os sujeitos não eram detentores de plena capacidade física/psicológica, pelo que, ao menos temporariamente, não preenchiam efetivamente os requisitos para a obtenção da CNH; ou a licença deveria lhes ter sido conferida com restrições¹.

Nesse exato sentido, vale destacar parte da matéria publicada na Revista Veja, edição nº 1728, sob o título “*A RAIVA AO VOLANTE É MORTAL: A fúria do motorista pode ser classificada como doença mental*”, na qual se estabelece que

“Bate-boca de trânsito é doença. Quem se envolve freqüentemente nesse tipo de confusão precisa de tratamento. Pior do que isso: corre o risco de matar ou morrer – principalmente se encontrar com outro colega doente pela frente... No Brasil não há estatísticas, mas a Sociedade Brasileira de Psicólogos e Educadores de Trânsito (SBPET) calcula que 15% dos motoristas podem ser considerados inaptos para dirigir por falta de equilíbrio emocional.” (NEGREIROS, 2001, p. 92)

Logicamente, os casos apresentados são extremos e, se espera, não fazem parte da regra geral, já que os desvios de comportamento verificados no Trânsito normalmente se dão por situações isoladas no procedimento do condutor. Mas servem para temperar a discussão sobre a possibilidade/necessidade de revisão do ato de conferir a licença ao condutor.

¹ Para saber mais sobre possíveis restrições, vide item 9 do Anexo I da Resolução nº 51 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, de 21 de maio de 1998, alterada pela Resolução 80/98 CONTRAN.

Existe inculcada na sociedade a idéia de que, depois de conferida a CNH, essa condição passa a ser direito adquirido do cidadão. Tal idéia já vem sendo objeto de crítica, ainda que sem um perfeito amparo técnico-jurídico. Desta forma, ESPÍRITO SANTO (2000), afirma que

“A idéia de ‘direito adquirido’ à CNH precisa ser combatida. Apesar da discordância de alguns, o próprio CTB, no art. 148, quando usa a expressão ‘será conferida’ indica uma tendência de a CNH ser ‘definitiva’, quando não o é. O fato é que as limitações impostas no citado artigo, que são boas, não têm conseguido diluir a idéia de obtenção da CNH como se fora um ‘diploma’ que ninguém pode retirar. Talvez tenha ocorrido uma dificuldade de comunicação no aspecto de redação da norma, quando se sabe que a ‘mens legis’ objetivou revogar a visão anterior que se dava à questão, pelo conjunto de limitações que se impõem continuamente ao cidadão que se habilitou como condutor. Isto pode parecer a alguns discussão bizantina, porém de alta relevância, pois se trata de até de [sic] elemento que constitui, em alguns casos, condição pessoal inafastável para incriminação no aspecto penal.” (p. 165 e 166)

Corroborando, em termos, com essa idéia, tem-se que, sendo a CNH uma licença, “... uma vez expedida, traz a **presunção** de definitividade”. (MEIRELLES, 1999, p. 170) [grifo nosso]. Portanto, se a expedição da CNH possui mera presunção de definitividade, é porque essa logicamente não é absoluta; podendo, então, ser elidida.

A Lei de Trânsito prevê expressamente os casos e as formas em que essa definitividade deixa de existir, trazendo as figuras da suspensão do direito de dirigir, da cassação do direito de dirigir e do cancelamento da CNH expedida.

A suspensão e a cassação do direito de dirigir são medidas meramente punitivas, com suas aplicabilidades expressamente previstas no Código de Trânsito e voltadas ao sujeito que pratica infrações ou crimes de trânsito. Pode-se dizer, então, que são dirigidas ao que se pode chamar de “infrator comum”, ou seja, àquele que apresenta desvios de conduta, sem, no entanto, isso representar a falta de qualquer dos requisitos exigidos para a obtenção da CNH, principalmente o de possuir capacidade psicológica. Decorrem do Poder de Polícia, pelo qual

é concedida à Administração Pública a possibilidade de restringir direitos individuais em favorecimento do interesse coletivo.

Como as medidas punitivas, principalmente a suspensão do direito de dirigir, serão objeto de análise mais aprofundada no decorrer deste estudo, por ora serão tecidas algumas considerações tão somente no que concerne ao cancelamento da CNH.

Se a suspensão e a cassação do direito de dirigir são medidas punitivas, o cancelamento da CNH, impropriamente previsto na legislação como parágrafo 1º do art. 263, que trata da cassação, não o é. Trata-se de anulação do ato anterior (o de conferir a Carteira de Habilitação), baseado no Poder de Autotutela concedido à Administração Pública, conforme apregoa Maria Sylvia Zanella Di PIETRO, a qual diz que

“A anulação pode ser feita pela Administração Pública, com base no seu poder de autotutela sobre os próprios atos, conforme entendimento já consagrado pelo Supremo Tribunal Federal por meio das súmulas 346 e 473. Pela primeira, ‘a Administração Pública pode declarar a nulidade de seus próprios atos’; e nos termos da segunda, ‘a Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornem ilegais, porque deles não se originam direitos, ou revoga-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial’.” (op.cit., p. 178)

A anulação não se trata, como visto, de punição impingida àquele que anteriormente foi chamado de “infrator comum”. Mas, sim, é meio de revisão do ato que concedeu a licença, por este padecer de ilegalidade ou ilegitimidade.

Quanto à ilegalidade, basta, dentro daquela visão clássica anteriormente criticada, não terem estado presentes os requisitos formais para que fosse conferida a CNH ao sujeito. Pode ele, por exemplo, não ter se submetido regularmente aos exames previstos na legislação, ou não ter sido aprovado em algum deles. Ou seja, é suficiente estar presente a clara infringência do texto legal, como, também, pode estar presente o abuso ou desvio de poder.

Já quanto à ilegitimidade é que se aplicam os preceitos do novel Direito de Trânsito, pelos quais há que se perquirir, além das formalidades, a essência dos exames aplicados.

Mesmo alguns respeitados doutrinadores do Direito Administrativo, formalista por natureza, já adotavam essa tese, ainda que timidamente. É o caso do saudoso Hely Lopes MEIRELLES, o qual já previa que

“A ilegitimidade, como fraude à lei, vem quase sempre dissimulada sob as vestes da legalidade. Em tais casos, é preciso que a Administração ou o Judiciário desça ao exame dos motivos, disseque os fatos e vasculhe as provas que deram origem à prática do ato inquinado de nulidade. Não vai nessa atitude qualquer exame do mérito administrativo, porque não se aprecia a conveniência, a oportunidade ou a justiça do ato impugnado, mas unicamente sua conformação, formal e ideológica, com a lei em sentido amplo...”. (op.cit., p. 187)

Portanto, seja por ilegalidade formal, ou por ilegitimidade na essência do ato, pode a licença, a CNH conferida, ser anulada ou, como expresso no texto legal, cancelada.

Aliás, nesse exato sentido, vale destacar recentíssima notícia de que o plenário do Senado aprovou projeto que torna obrigatória a realização de exames psicológicos periódicos para motoristas profissionais. O projeto, oriundo da Câmara dos Deputados, altera o CTB, que hoje exige este tipo de avaliação em dois casos: para expedição da primeira habilitação ou em caso de mudança de categoria. Na renovação da carteira de motorista, o Código determina a realização somente de exames de aptidão física e mental. O relator do projeto na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), Senador Romeu Tuma, argumentou em seu Parecer que os motoristas profissionais, por serem submetidos a condições "estressantes" de trabalho, "podem desenvolver desvios de comportamento", os quais podem passar despercebidos nos testes hoje realizados.

Capítulo 2

GENERALIDADES SOBRE O SISTEMA PUNITIVO COMO FORMA DE MODIFICAÇÃO DE COMPORTAMENTO

Como visto, a suspensão e a cassação do direito de dirigir são medidas punitivas voltadas ao sujeito que pratica infrações ou crimes de trânsito, ou seja, são dirigidas ao “infrator comum”, àquele que apresenta desvios de comportamento, sem, no entanto, isso representar a falta de capacidade psicológica para conduzir veículo automotor.

Muito se tem questionado acerca do processo punitivo dos infratores de trânsito.

Todas as críticas e sugestões certamente são válidas, se não pelo seu próprio mérito, mas ao menos pela provocação ao raciocínio.

O que não se pode olvidar, no entanto, é que a sistemática do Código de Trânsito Brasileiro tem como intenção final a redução do número de acidentes de trânsito, com diminuição lógica da mortalidade.

Aliás, nada mais lógico que, sendo o Trânsito um micro-sistema incutido na amplitude da sociedade, seus problemas tenham a mesma forma de solução que os demais conflitos sociais. Pode-se concluir, pois, que a educação é a única saída para o caos criado em nossas vias públicas.

Ocorre que todo processo educativo surte resultados a médio e longo prazo, sendo então necessárias medidas paliativas, que busquem estancar de imediato a mortalidade no Trânsito. Daí é que surgem as punições, como forma de controle comportamental, as quais, como se sabe, deixam de surtir efeito a longo prazo.

ROZESTRATEN (1988), ao analisar o fator humano nos acidentes, já alertava para a necessidade de se indagar quais são exatamente esses fatores e o que pode ser feito para diminuir sua incidência. Por outro lado, acabou concluindo que muitos acidentes são cometidos por motoristas que não ligam para as normas de trânsito. Cita, para tanto, alguns estudos, os quais serão colados.

O primeiro é o estudo de TILMANN e HOBBS

“Esses pesquisadores compararam uma amostra de 96 motoristas de táxi, com quatro ou mais acidentes, com outra equivalente, de 100 motoristas de táxi sem acidentes. Comparando os dois grupos quanto ao seu envolvimento com a justiça, com serviço social e saúde pública e com agências de crédito, chegaram à conclusão de que nos pluri-acidentados 66% estiveram envolvidos com uma destas agências, contra apenas 9% nos não-acidentados.” (p. 133)

Consta também o estudo de MAYER e TREAT, relativo a uma bateria de testes ligados a 20 características de personalidade, supostamente relacionadas com o comportamento do motorista. Narra que

“Aplicaram esta bateria a dois grupos equivalentes de estudantes - um com três ou mais acidentes nos últimos três anos e outro sem acidentes nesse período - e constataram que, dos seis testes que melhor diferenciavam os dois grupos, cinco se referiam a desajustes sociais. As características dos pluri-acidentados eram: pouca consciência de cidadania, tendências anti-sociais, atitudes negativistas, atribuir a responsabilidade e o controle dos fatos sempre a fontes externas e ter uma experiência escolar mais negativa...”. (p. 134)

Fica claro, então, que a contumácia infracional constitui um desajuste social, ainda que não se caracterize uma excludente da capacidade psicológica para a obtenção da CNH, sendo, pois, um importante fator acidentogênico, já que, como é sabido, os fatores humanos são as principais causas de acidentes.

É na exata tentativa de coibir esse desajuste social, que nascem as punições como modo de controle comportamental.

Com base na Psicologia, pode-se dizer que o comportamento humano é o produto de uma interação entre a carga genética e o meio ambiente. Inclui-se nesse comportamento todas as ações visíveis, palpáveis, de um indivíduo, bem como seus sentimentos, sensações e pensamentos.

Nossos comportamentos ficam sob controle daquilo que ocorre após a emissão da resposta à ação praticada. Ou seja, um organismo faz qualquer ação, esta modifica o meio no qual ele está inserido e traz conseqüências, culminando em resposta àquela ação. No futuro, a

probabilidade de ocorrer de novo respostas semelhantes, vai depender do tipo de consequência que essa resposta gerou no passado. Essas consequências podem ser “boas” (reforços positivos de comportamento) ou “más” (aversivas/punições).

Em síntese, tem-se que: em resposta a uma ação, o organismo pode receber estímulos positivos ou aversivos. E a reiteração daquela ação vai depender de qual resposta obtida anteriormente.

Portanto, a base do sistema punitivo está na questão de que o organismo humano, ao receber um estímulo aversivo como resposta a uma ação, normalmente entra em processo de esquiva. Isto é, evita a punição e, conseqüentemente, reforma o comportamento que gerou a punição.

Ocorre que se está beirando a falência desse sistema punitivo, que pode ser chamado de “puro”.

Na falta de maiores estudos sobre esse tema no campo do Direito de Trânsito e do Direito Administrativo, há que se arvorar em estudos direcionados para o Direito Penal, os quais são perfeitamente adaptáveis para as infrações de trânsito.

Edison Miguel da SILVA JÚNIOR (2001), Procurador de Justiça no Estado de Goiás, ao analisar a pena como uma coação psicológica e tratamento ressocializador, faz a colocação de que

“Prepondera, portanto, a teoria da coação psicológica (Feuerbach, 1775-1833) como justificativa do controle social punitivo institucionalizado, ou seja, o objetivo do direito penal é a prevenção geral por meio da coação psicológica exercida pela ameaça da pena contida na lei. E a execução da pena é só a realização prática da ameaça, o ato que a reafirma e lhe dá seriedade, procurando mostrar a todos que não se trata de ameaça sem efetividade.”

Denotam-se, então, dois momentos importantes na função de controle comportamental da punição. O primeiro diz respeito à coação psicológica preventiva, decorrente da simples existência da norma punitiva. O segundo é a efetiva execução da

punição prevista abstratamente, quando verificada a conduta infracional. Pode-se dizer que a eficácia daquele primeiro momento, o da coação psicológica, só subsistirá em razão do segundo. Ou seja, quando as penalidades deixarem de ser executadas, inexistirá a coação psicológica, dada a descrença frente a uma ameaça sem efetividade.

Ora, quando não se consegue essa execução efetiva da punição, todo o sistema de proteção social cai por terra. É que, por princípios psicológicos comportamentais, a punição deve ser regular, pois a regularidade lhe traz maior eficácia do que se for esporádica. Além disso, a punição será mais eficaz se for aplicada imediatamente após o ato. E, por fim, quanto maior o grau de privação trazido, maior será a eficácia da punição.

Nem haveria necessidade de altas indagações quanto aos motivos do fracasso na aplicação da punição, pois as respostas em pouco colaborariam para a solução do problema. MACHADO (1999) inicia um processo de esclarecimento, ao dizer que *“As pessoas tem buscado usar de todos os subterfúgios para ‘escapar’ das aplicações das multas, dos radares, das lombadas eletrônicas... conforme nossa própria forma de agir, como sociedade”*.

Burlar a Lei, se furtar à fiscalização, nem que seja destruindo equipamentos eletrônicos de controle de velocidade, dar um “jeitinho”, enfim, buscar de alguma forma a aplicação da malfadada “lei de Gerson”, tem sido uma constante na perpetuação da impunidade. Alardear o infame chavão “indústria de multas” e evocar a inconstitucionalidade da obrigação de se submeter ao exame de bafômetro viraram modismo, tudo no intuito de criar a descrença no sistema punitivo. Agregue-se a tudo isso, ainda, casos de corrupção em órgãos de trânsito e ter-se-á uma mistura ideal para a mitificação da punição. Aliás, se forem voltadas atenções para analisar toda essa problemática, concluir-se-á que não são as autoridades que são corruptas, mas sim toda a sociedade, motivo pelo qual, quando surge

alguma Lei rígida, que exige comportamentos disciplinados, impondo sanções severas, esses “mecanismos de autodefesa social” afloram.

Daí é que surgem as críticas ao sistema punitivo puro, ante sua falência como forma de efetiva alteração de comportamento. Da mesma forma, até em razão dessa falência, muitos pleiteiam a adoção do sistema de reforço positivo.

O uso adequado do reforço positivo controla o comportamento do indivíduo, favorecendo seus interesses particulares. É um dispositivo muito poderoso, por exemplo, quando se está diante da situação de um sujeito que tenta parar de fumar e, ao completar um mês afastado do tabagismo, recebe algum prêmio. Note-se que em tal circunstância aquele sujeito está se sujeitando a um sacrifício, para atingir um objetivo pessoal.

Apesar de possuir muita valia naquela espécie de hipótese, não parece adequada a adoção desse sistema para se fazer obedecer a regras de conduta socialmente impostas. Ora, não se é premiado ao final de todos os dias por não haver matado alguém, ou por não ter cometido nenhum estupro. Por que, então, dever ser premiado por não ter cometido infrações de trânsito? A conduta dentro das normas preestabelecidas é, antes de qualquer coisa, uma satisfação pessoal íntima, moral. Logicamente, os bons exemplos devem ser reconhecidos, mas não se pode chegar a extremos. Aliás, tais questionamentos são o cerne da crise ética vivida nos tempos modernos. KUNG (1992), levanta que

“Mas também aqui as perguntas dirigem-se ao coletivo: Por que um povo, uma raça, uma religião deve ser tolerante, ter respeito e consideração para com um outro povo, uma outra raça, uma outra religião? Por que os donos do poder nas nações e nas religiões devem engajar-se em todo caso pela paz e não pela guerra?”

Vamos colocar a pergunta mais uma vez de modo fundamental: Por que a pessoa humana – entendida como indivíduo, grupo, nação, religião – deve comportar-se humanamente, de forma verdadeiramente humana? E por que deve fazer isso incondicionalmente? E por que todas as pessoas devem fazer isso? Por que uma camada, um grupo não pode ser uma exceção? Isso, pois, é a pergunta básica em qualquer ética.” (p. 47)

Portanto, se de certa forma o sistema punitivo puro é baseado em chantagem (aja assim, senão te puno), o sistema do reforço positivo também o é (ajo assim, porque serei premiado), o que não se demonstra compatível com um Estado ético de Direito, onde deve prevalecer o bem comum, através do império da Lei que, em última análise, é a expressão da vontade coletiva. Vale destacar o artigo de CAVALCANTI, G. (2001), intitulado “*Crítica Vazia*”, publicado no Jornal Gazeta do Povo, onde existe a análise de que

“Volta e meia surgem as pessoas que parecem ter o pensamento enviesado. Criticam o que chamam de ‘a indústria de multas’, reclamando que o dinheiro arrecadado serviria para enriquecimento de alguns. Ora, tal viés é burrice; todos sabemos que as leis existem para serem cumpridas. Se todos nós as obedecermos, respeitando os limites de velocidade, a parada no sinal vermelho e demais regulamentos, não haverá nenhuma multa para ser cobrada. O respeito às leis é o mínimo que se espera dos cidadãos...”

Se vislumbra-se a falência do sistema punitivo, então o reforço positivo não se apresenta como forma adequada para substituição, quiçá possa ser um sistema complementar.

Capítulo 3

A ANDRAGOGIA COMO COMPLEMENTO DA PUNIÇÃO

Na análise do sistema punitivo, foi dito que, sendo o Trânsito um micro-sistema incutido na amplitude da sociedade, seus problemas têm a mesma forma de solução que os

demais conflitos sociais, podendo-se concluir que a educação é a única saída para o caos criado nas vias públicas.

Surge daí a necessidade de um processo educativo, como forma de alteração cultural e decorrente modificação de comportamento, sem, no entanto, abandonar-se por completo a aplicação de punições, já que estas, bem ou mal, ainda servem como uma solução imediata, posto que todo processo educativo surte resultados a médio e longo prazo, sendo então necessária a manutenção de medidas paliativas, que busquem estancar de imediato a mortalidade no trânsito.

Por que, então, não unir o “remédio” de efeito imediato ao de efeito mediato? Por que não agregar à punição um caráter educativo?

Muitos criticam essa pretensão, colocando que os condutores, pessoas obviamente já adultas, não seriam sensíveis a processos educacionais, utilizando-se corriqueiramente de expressões como “burro velho não aprende”.

Aliás, em matéria de Trânsito o que mais existem são críticas, talvez porque suas soluções dependam bastante de ações governamentais, onde, daí, se misturam discursos políticos às análises técnicas.

Portanto, a inclusão de caracteres educativos demonstra ser a saída mais indicada. E a Andragogia está aí para mostrar a viabilidade de se educar adultos. Neste sentido, MOSCOVICI (2001), coloca que

“Os adultos sofrem, com a idade, certo declínio nas funções orgânicas e intelectuais, o que ocasiona limitações fisiológicas, mas não significa impossibilidade de aprender coisas novas ou de efetuar mudanças em seus comportamentos.

O ritmo de aprendizagem torna-se mais lento e determina outras expectativas e metodologia de ensino-aprendizagem. Verifica-se, entre tanto, que outros fatores, tais como motivação, status social, background educacional, nível profissional e inteligência, influem mais na aprendizagem que a idade de per si.” (p. 27)

Com efeito, não se pode acreditar que o processo educativo de adultos seja o mesmo utilizado para crianças. Mas, respeitadas as diferenças, ele pode ser tão, ou mais eficiente que as técnicas meramente pedagógicas.

Enquanto as crianças são seres indefesos, dependentes, aceitando na idade escolar esta dependência, tendo a autoridade do professor e a orientação dele como inquestionáveis, na adolescência vai mudando este “status quo”. Tudo começa a ser questionado, acentuam-se as rebeldias e, na escola, a infalibilidade e autoridade do professor não são mais tão absolutas assim. Alunos querem saber o motivo de tudo que lhes é transmitido.

Já na idade adulta surge a necessidade de concretizar a independência, pois o indivíduo acumula experiências de vida, aprende com os próprios erros, percebe aquilo que não sabe, o quanto este desconhecimento lhe faz falta e analisa criticamente cada informação que recebe, classificando-a como útil ou inútil.

O fato de ignorar essa evolução, quando se analisa a questão do ensino, embasa a tese dos que não acreditam na educação de adultos. Mas a questão é que não se pode tentar ensiná-los com as mesmas técnicas usadas nos colégios primários ou secundários, usando a Pedagogia dirigida a crianças, cuja própria origem da palavra se refere à educação e ensino de crianças (do grego paidós = criança).

Existem estudos que indicam que os adultos, após 72 horas, retêm apenas 10% do que ouvem. Entretanto, serão capazes de lembrar de 85% do que ouvem, vêem e fazem, após o mesmo período.

Portanto, alguns princípios devem ser observados.

1. Adultos são motivados a aprender na medida em que suas necessidades e interesses são satisfeitos. Por isto estes são os pontos mais apropriados para se iniciar a organização das atividades de aprendizagem do adulto.

2. A orientação de aprendizagem do adulto está centrada na vida; por isto as unidades apropriadas para se organizar seu programa de aprendizagem são as situações de vida e não disciplinas.

3. A experiência é a mais rica fonte para o adulto aprender; por isto, o centro da metodologia da educação do adulto é a análise das experiências.

4. Adultos têm uma profunda necessidade de serem autodirigidos; por isto, o papel do professor é engajar-se no processo de mútua investigação com os alunos e não apenas transmitir-lhes seu conhecimento e depois avaliá-los.

5. As diferenças individuais crescem com a idade; por isto, a educação de adultos deve considerar as diferenças de estilo, tempo, lugar e ritmo de aprendizagem.

Esses princípios podem ser sintetizados nas colocações de CAVALCANTI, R. (1999), pelas quais

“Os adultos têm experiências de vida mais numerosas e mais diversificadas que as crianças [sic]. Isto significa que, quando formam grupos, estes são mais heterogêneos em conhecimentos, necessidades, interesses e objetivos. Por outro lado, uma rica fonte de consulta estará presente no somatório das experiências dos participantes. Esta fonte poderá ser explorada através de métodos experienciais [?] (que exijam o uso das experiências dos participantes), como discussões de grupo, exercícios de simulação, aprendizagem baseada em problemas e discussões de casos. Estas atividades permitem o compartilhamento dos conhecimentos já existentes para alguns, além de reforçar a auto-estima do grupo.”

Portanto, se os adultos vivem a realidade do dia-a-dia, estarão sempre propensos a aprender algo que contribua para suas atividades profissionais ou para resolver problemas reais, que é o caso do condutor infrator. Ele, dentro de padrões psicológicos normais, estará disposto a corrigir seu comportamento, pois busca sempre afastar o estímulo aversivo que é a punição. O mesmo é verdade quanto à busca de novas habilidades, valores e atitudes, onde então os métodos de discussão em grupo, aprendizagem baseada em problemas ou em casos reais novamente terão utilidade, já que não representarão a imposição de novos conceitos, mas

sim a internalização de conclusões próprias do que foi debatido; sendo esta mais uma justificativa para sua efetiva utilização.

Aliás, o título “professor”, na educação de adultos, deve ser substituído pelo de “orientador”, pois na verdade é essa a sua função, já que raramente responderá alguma pergunta, mas sim a devolverá ao grupo, iniciando o processo de discussão. Ademais, há que se ter em mente que nunca a resposta de um adulto estará errada. Cada resposta sempre terá alguma ponta de verdade, nem que seja uma verdade pessoal de quem a externou, e que deve ser trabalhada.

Outra questão interessante é de que, como visto acima, adultos, após 72 horas, lembram muito mais do que ouviram, viram e fizeram (85%) do que daquilo que simplesmente ouviram (10%). Portanto, solicitar aos alunos que escrevam o máximo que puderem sobre o assunto discutido, é um excelente recurso para fixar o conhecimento, pois isso reforça o aprendizado, criando uma percepção visual sobre o assunto.

Não obstante, é lógico que não se pode abandonar alguns métodos clássicos de currículos parcialmente estabelecidos e professores que orientem e guiem seus alunos, fazendo com que os conteúdos previstos sejam efetivamente abordados, bem como transmitindo um mínimo de referencial teórico para o debate. Ocorre, tão somente, que adultos conseguem se concentrar numa explanação teórica durante pouco tempo (alguns falam em 07 minutos). Depois disso, a atenção se dispersa. Então, esse pequeno período de concentração deverá ser usado pelo orientador para estabelecer os objetivos e a relevância do assunto a ser discutido e enfatizar o valor deste conhecimento. Vencido esse período, é tempo de iniciar a discussão.

Fica claro, portanto, que preservadas as características positivas da Pedagogia, se as inovações eficientes da Andragogia forem introduzidas para melhorar o resultado do processo

educacional de adultos, ter-se-á uma excelente ferramenta para complementar a busca de alteração de comportamento dos condutores infratores; não somente com punição, mas também com a educação dessas pessoas.

Capítulo 4

A SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR NO CÓDIGO DE TRÂNSITO.

Como já dito, com o advento do novo Código de Trânsito Brasileiro houveram sensíveis modificações na legislação, principalmente no que concerne à formação e acompanhamento dos condutores de veículos. Dentre as inovações se destaca a figura da suspensão do direito de dirigir.

Alguns dizem que tal suspensão seria uma “punição socialmente correta”, pois atinge a todos, ricos ou pobres, de maneira igual. Com efeito, nesse contexto, possui vantagens sobre as multas, já que a penalidade pecuniária não causa tanta aflição aos mais abastados. Portanto, ao menos em termos, parece correta tal colocação.

A punição em análise é prevista de forma genérica no artigo 256 da legislação de trânsito, mas é tratada de duas formas:

a) como penalidade direta, prevista para certos tipos de infração, como, por exemplo: conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor, sem uso de capacete de segurança; dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica; disputar corrida por espírito de emulação; promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via (conforme artigo 261, combinado com os contidos no Capítulo XV, todos do CTB);

b) como penalidade suplementar, no caso de o condutor, no prazo de 12 (doze) meses, computar 20 (vinte) pontos em seu prontuário (conforme contido no artigo 261, § 1º do CTB).

No caso de a penalização se dar pela primeira hipótese, ou seja, quando prevista de maneira direta para a infração praticada, será penalidade decorrente da simples autuação daquela infração. Portanto, sua aplicação decorrerá unicamente do processo administrativo já

instaurado para o julgamento da consistência e regularidade do Auto de Infração. Note-se: a Lei 9.503/97 estipula o procedimento a ser adotado, quando verificada a ocorrência de uma infração de trânsito.

Esquemáticamente, pode-se estabelecer as seguintes etapas desse processo:

1) Constatado o cometimento de uma infração, lavrar-se-á um Auto de Infração (artigo 280 do CTB);

2) Não sendo possível a abordagem e identificação “in loco” do condutor, será expedida Notificação de Autuação dirigida ao proprietário do veículo, o qual, se não era ele quem conduzia o veículo no momento da prática da infração, terá o prazo de 15 (quinze) dias para indicar o condutor (artigo 257, § 7º do CTB), bem como para apresentar Defesa Prévia;

3) Decorrido o prazo supra, a autoridade com competência para julgamento daquele Auto de Infração (seja ela executiva estadual, executiva municipal, rodoviária, ou qualquer outra contemplada nos artigos 20, 21, 22 ou 24 do CTB) julgará a consistência do mesmo e aplicará, se o caso, a penalidade de multa e medidas administrativas cabíveis;

4) Aplicada a penalidade de multa, o proprietário do veículo, ou o condutor identificado, será notificado da imposição, fazendo-se constar a possibilidade e prazo para interposição de recurso (Recurso de Infração), que será enviado por aquela autoridade à Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI - que funcionar junto a ela (artigos 282 e 285, ambos do CTB).

5) Da decisão da JARI, poderá o interessado recorrer, em regra, para o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, encerrando-se a instância administrativa de julgamento quanto à existência da infração e autoria da mesma (artigos 288 a 290 do CTB).

Ocorre que, ante o contido no artigo 22, inciso II do CTB, o qual traz a competência para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, unicamente para os Órgãos

Executivos Estaduais de Trânsito (DETRAN's), após todo esse procedimento, a autoridade que julgou aquele Auto de Infração e confirmou a prática do ato infracional, aplicando a penalidade pecuniária (multa), caso constate ser o caso de aplicação, também, da pena de suspensão do direito de dirigir, remete essa informação ao DETRAN. Este, observando o contido em todo o processo já existente, aplica essa penalidade de suspensão do direito de dirigir, mas oportuniza nova possibilidade de recurso dirigido à JARI que funciona junto a si (Recurso de Suspensão).

Vê-se, então, que nesse caso a suspensão do direito de dirigir é aplicada com base em todo o processo administrativo já existente, mesmo que instaurado por outro órgão de trânsito, que não o DETRAN, pois se trata de penalidade vinculada e decorrente diretamente da infração autuada. Em razão disso, é salutar que os órgãos de trânsito, ao procederem a Notificação de Autuação, ou a Notificação de Imposição da Penalidade de Multa, quando a primeira inexistir, desde então alertem às pessoas que aquela infração específica é suscetível de suspensão direta do direito de dirigir. Isso virá a impedir futuras alegações de ignorância quanto a tal fato, fazendo com que sejam apresentadas as formas de defesa nos seus momentos oportunos, bem como efetivamente se esgote toda a discussão quanto à existência da infração e sua condição de condutor no momento da prática da mesma.

Já a aplicação da mesma penalidade, mas com base naquela segunda hipótese, ou seja, pelo somatório de vinte pontos, se dá com base nos artigos 261, § 1º, cumulado com o 265, ambos da Lei de Trânsito.

Tal questão é melhor esmiuçada pela Resolução 54/98 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN².

² BRASIL, Resolução nº 54 do Conselho Nacional de Trânsito, de 21 de maio de 1998. Dispõe sobre a penalidade de suspensão do direito de dirigir, nos termos do art. 261 do Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, 22 MAIO 1998.

Pelo previsto em tal regulamentação, ao somar os vinte pontos no seu prontuário de habilitação, o condutor estará sujeito à penalidade de suspensão do direito de dirigir, que inicialmente poderá variar entre o mínimo de um e o máximo de doze meses de suspensão. No caso de reincidência no período de um ano, esse lapso de tempo é ampliado para o mínimo de seis e o máximo de vinte e quatro meses.

Maiores dúvidas existem quanto à forma de contagem dos pontos para se chegar ao limite de vinte, previsto no artigo 261, § 1º do CTB. Pelo contido na referida Resolução do CONTRAN, esse cálculo dar-se-á sempre que o condutor tiver confirmado o cômputo de pontos em seu prontuário de habilitação, tendo como referência a data da infração, retroagindo a pesquisa aos doze últimos meses.

Ocorre que a confirmação do cômputo de pontos somente poderá ocorrer após a confirmação em definitivo do cometimento e autoria da infração, o que se dá quando não interpostos os recursos cabíveis, ou na oportunidade prevista no já citado artigo 290 do CTB. Antes disso, considerando que a existência da infração ainda se encontra passível de discussão administrativa, parece temerário já computar a pontuação no prontuário do, ainda suposto, infrator.

Portanto, confirmada a prática da infração, volta-se à data em que a mesma foi cometida e se procede a pesquisa dos doze meses anteriores. Havendo a somatória de vinte pontos, deve ser aplicada a suspensão do direito de dirigir.

Cabe ressaltar que, também nessa hipótese, a autoria e existência de todas as infrações que colaboraram para a somatória dos vinte pontos já se encontram definitivamente apuradas na esfera administrativa. Não obstante, deverá também ser oportunizada a interposição de Recurso de Suspensão, a ser apreciado pela JARI que funciona junto ao DETRAN, ao qual, especialmente neste caso, deverá ser concedido efeito suspensivo de

imediatamente, já que aqui não cabe a figura da Defesa Prévia, posto que esta é relativa à impugnação da consistência e regularidade do Auto de Infração, fatores esses que, como dito, já foram devidamente apurados.

Logicamente, então, se em ambas as hipóteses – de suspensão direta e suspensão por vinte pontos - o cometimento e autoria das infrações já foram confirmados, não cabe no Recurso de Suspensão rediscutir tais questões. E esse impedimento de rediscussão se dá exatamente para evitar julgamentos conflitantes no que concerne à penalidade pecuniária (multa) e a suspensão do direito de dirigir, bem como pela impossibilidade de os DETRAN's interferirem na competência de julgamento de outros órgãos de trânsito, o que eventualmente poderia ocorrer no caso de as infrações terem sido autuadas e julgadas, por exemplo, por órgãos rodoviários, ou executivos municipais.

Poderá o recorrente, por exemplo, alegar nulidade naquele primeiro processo de julgamento do Auto de Infração, ou alguma outra circunstância relativa especificamente à aplicação dessa penalidade de suspensão do direito de dirigir, principalmente a dosimetria dessa suspensão, ou seja, a quantidade de tempo de suspensão aplicada.

Quanto à nulidade, tal análise se torna possível, pois aquela, em relação aos atos administrativos, se opera de pleno direito, fazendo como que o ato não gere quaisquer efeitos, podendo ser reconhecida a qualquer momento.

Já quanto à dosimetria da penalidade, se não estiver de acordo com os limites previstos na Resolução 54/98, também poderá ser objeto de perquirição.

Outra questão que classicamente se coloca como possível objeto de defesa, é a existência de alguma condição especial daquele condutor, pela qual se traria maior prejuízo à coletividade se a suspensão do direito de dirigir lhe for efetivamente aplicada. É o caso, por exemplo, do único motorista de ambulância de uma determinada cidade. Ora, suspender o

direito de dirigir dessa pessoa trará maior prejuízo à sua comunidade, que ficará durante certo tempo sem motorista para a ambulância, do que mantê-lo incólume.

Trata-se, claramente, de uma espécie de situação que beira a mera abstração teórica, mas que serve para ilustrar um gênero de possibilidades concretas bastante factível, ao qual as autoridades de trânsito devem estar sensíveis.

E se é razoável que àquele motorista de ambulância não seja aplicada a suspensão do direito de dirigir, com maior propriedade parece ser recomendável que o mesmo, ainda que não suspenso efetivamente, seja submetido ao curso de reciclagem; devendo, para tanto, as JARI's e CETRAN's fazerem esta ressalva, quando da concessão do referido "perdão".

Por fim, com o intuito de apenas abrir discussão, cabe externar a firme convicção de que ao permissionário, aquele a quem foi conferida a Permissão para Dirigir e que ainda não detém a CNH, não cabe a aplicação da suspensão do direito de dirigir. Tal conclusão decorre do entendimento anteriormente esposado de que esse permissionário não deve ser considerado, ainda, como condutor habilitado, pois não concluiu seu processo de habilitação, já que o artigo 148, § 4º do CTB prevê que o candidato que não cumprir com os requisitos para obtenção da CNH, deverá reiniciar todo seu processo de habilitação. Além disso, o artigo 261, § 2º do CTB, prevê que, quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a CNH será devolvida a seu titular depois de cumprida a penalidade, silenciando em relação à Permissão para Dirigir. Portanto, extrai-se do espírito da Lei que somente o condutor habilitado, àquele a quem já foi conferida a CNH, pode ter seu direito de dirigir suspenso.

Capítulo 5

O CURSO DE RECICLAGEM DE CONDUTORES INFRATORES

Ao analisar-se a Andragogia como complemento da punição, surgiu o questionamento: Por que não unir o “remédio” de efeito imediato ao de efeito mediato? Por que não agregar à punição um caráter educativo?

E é nesse momento que surge a reciclagem dos condutores infratores.

Prevê o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 268, que o infrator será submetido a curso de reciclagem quando, sendo contumaz, for necessária sua reeducação; quando suspenso do direito de dirigir; quando se envolver em acidente grave para o qual haja

contribuído; quando condenado por delito de trânsito; e, a qualquer tempo, se for constatado que está colocando em risco a segurança do trânsito.

Situação mais comum e usual, ao menos junto ao DETRAN/PR, é a aplicação da reciclagem ao condutor que teve seu direito de dirigir suspenso, seja pelo cômputo de vinte pontos no período de doze meses, seja pelo cometimento de alguma infração gravíssima que preveja a chamada suspensão direta.

Aliás, parece que o caso da suspensão pelo cômputo de pontos acaba por abranger também o chamado infrator contumaz, cuja definição, diga-se, não é das mais fáceis. A partir de que instante um infrator pode começar a ser considerado “contumaz”? O único critério objetivo para essa conceituação é, com efeito, o cômputo de 20 pontos durante doze meses, donde ocorrer uma confusão desses conceitos de “infrator contumaz” e “infrator suspenso”.

Note-se, então, que não se abandonou a prática punitiva, pois o infrator será punido com a suspensão do direito de dirigir, mas mesclou-se a ela uma prática educativa, que é trazer esse condutor de volta para os bancos escolares, fazendo-o rever alguns conceitos sobre o comportamento no Trânsito.

Ressalte-se que a submissão ao curso de reciclagem é condição “sine qua non” para o retorno do infrator à regular condução de veículos. Prevê o artigo 261, § 2º do CTB que “quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem”.

Além do que, vale esclarecer que a competência para ministrar tais cursos, com base no artigo 22, inciso II, do CTB, é dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, podendo a mesma ser delegada com base no previsto na Resolução 58/98 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

O próprio Poder Judiciário do Paraná, através de algumas das Varas de Delitos de Trânsito de Curitiba, tem reconhecido a valia e importância do referido curso, pois em casos onde se apuram crimes de trânsito e há, com base na Lei 9.099/95, a aplicação da suspensão condicional do processo, inclui-se como condição a frequência ao mesmo.

Tal curso, sugere-se seja aplicado a uma turma de no máximo 30 alunos, tem duração de 20 (vinte) horas e deve abordar as disciplinas de Meio Ambiente e Cidadania; Primeiros Socorros; Direção Defensiva e Legislação de Trânsito. Ao seu final, os alunos são submetidos a uma avaliação escrita, a qual contém dez questões de cada disciplina ministrada, onde os participantes devem obter no mínimo 70% de aproveitamento.³

Em levantamento junto ao DETRAN/PR, verificou-se que, de junho de 2000, quando o curso de reciclagem iniciou-se no Estado do Paraná, até agosto de 2001, 2.952 motoristas passaram pela reciclagem, sendo 1.513 somente em Curitiba⁴.

Como a eficácia dos recursos andragógicos depende de algumas condições pessoais do aluno, é necessário conhecer o indivíduo que se submete ao processo de reciclagem. Nesse exato sentido são os ensinamentos de Fela MOSCOVICI (op.cit.), que esclarece quais os requisitos subjetivos dos alunos para o processo educacional de adultos, colocando que

“O fator isolado mais importante é a prática constante, isto é, o adulto que continua lendo, interessando-se pelas mudanças que ocorrem no mundo em que vive, mantendo-se intelectualmente ativo, numa atitude de curiosidade sadia e de iniciativa para buscar informações, adquirir conhecimentos, questionar e argumentar, geralmente continuará aprendendo por toda a vida. O adulto até aprende melhor que o jovem quando a experiência e a maturidade de vida fazem a diferença.

...

Da mesma forma que a atividade física constante assegura a saúde orgânica e prolonga a perspectiva de vida, a atividade intelectual constante também mantém a pessoa em forma, apta a aprender por muito tempo, alerta, lúcida e produtiva.” (p. 27)

³ BRASIL, Resolução nº 58 do Conselho Nacional de Trânsito, de 21 de maio de 1998. Estabelece normas gerais do Curso de Reciclagem para infratores do Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com art. 268. Diário Oficial da União, 22 MAIO 1998.

⁴ Dados do DETRAN/PR

Para tanto, o próprio DETRAN/PR, ao final do curso, oferta a todos os condutores reciclados um questionário para ser respondido, onde se investigam seus dados sócio-econômicos⁵.

Do universo de questionários respondidos, foram selecionados 100, envolvendo condutores da capital e do interior do Estado e que tenham passado pela reciclagem em oportunidades distintas. Com base naquelas entrevistas, chegou-se aos seguintes resultados:

Na maioria são homens; na idade adulta (entre 26 e 60 anos); casados; com no mínimo o ensino médio completo; com renda superior a R\$ 604,00; com mais de 8 anos de habilitação; que utilizam carro próprio diariamente para ir ao trabalho; que se mantêm informados através de programas de televisão e que somente às vezes lêem jornais.

Além disso, quase metade dos pesquisados tinha envolvimento anterior em acidente.

Maiores detalhamentos sobre a análise podem ser vistos nos seguintes gráficos:

⁵ Modelo de questionário constante no Anexo A

Teoricamente, então, o curso é apto a trazer um conteúdo educativo para os infratores.

Não obstante, há que se verificar qual o efeito que ele efetivamente surte perante os condutores que o freqüentam. Para tanto, foram aplicados 299 questionários⁶ a condutores que estavam encerrando o curso nas cidades de Curitiba, Foz do Iguaçu, Cascavel, Londrina, Apucarana, Toledo, Ponta Grossa e Maringá.

Nessa pesquisa, detectou-se que 95% dos entrevistados acharam que o curso lhes trouxe novos conhecimentos; 93% acreditam que mudarão seu comportamento no trânsito em razão do que foi visto no curso e 70% acham que apenas a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir não traria mudança em seus comportamentos.

⁶ Modelo de questionário constante no Apêndice

Logicamente, o fato de apenas 7% dos candidatos externarem a opinião de que o curso de reciclagem não é capaz de educar e mudar o comportamento, é duvidoso. Não se pode olvidar que os outros 93%, apesar de não ter sido essa a intenção do questionamento, podem ter se sentido como numa “prestação de contas”, ou seja, acharam que deveriam assumir um compromisso de passar a se comportar bem no trânsito.

Ocorre que, cotejando aquele número com o Relatório de Condutores com Infração após o Curso de Reciclagem⁷, expedido pelo DETRAN/PR em 09 NOV 2001, verifica-se que dos 4.223 condutores que freqüentaram o curso até aquela data, apenas 354 haviam cometido um universo de 365 infrações, após a realização do curso. Isso representa um quantitativo de aproximadamente 8% de infratores pós reciclagem, ou seja, um número bastante semelhante àquele apurado nas entrevistas.

Vê-se, então, que é possível concluir que, dos condutores que se submetem ao curso de reciclagem, em torno de 92% efetivamente alteraram seu comportamento, deixando de cometer infrações.

⁷ Relatório constante no Anexo B

CONCLUSÃO

No correr do presente estudo, discutiu-se a habilitação para conduzir veículo automotor, demonstrando que a Lei de Trânsito prevê expressamente os casos e as formas em que a definitividade da habilitação deixa de existir, trazendo as figuras da suspensão do direito de dirigir, da cassação do direito de dirigir e do cancelamento da CNH expedida.

Após, debateu-se generalidades sobre o sistema punitivo como forma de modificação de comportamento, esclarecendo que, em decorrência do fato de que muitas vezes não se consegue efetivamente aplicar as punições, é que surgem as críticas ao sistema punitivo puro, ante sua falência como forma de efetiva alteração de comportamento. Da mesma forma, até em razão dessa falência, citou-se que muitos pleiteiam a adoção do sistema de reforço positivo, sendo que o uso adequado desse reforço positivo controla o comportamento do indivíduo, favorecendo seus interesses particulares. Ponderou-se, no entanto, que, se de certa forma o sistema punitivo puro é baseado em chantagem (aja assim, senão te puno), o sistema do reforço positivo também o é (ajo assim porque serei premiado), o que não se demonstra compatível com um Estado de Direito, onde deve prevalecer o bem comum, através do império da Lei que, em última análise, é a expressão da vontade coletiva.

Mais adiante, foi proposta a Andragogia como complemento da punição, ressaltando que, se os adultos vivem a realidade do dia-a-dia, estarão sempre propensos a aprender algo que contribua para suas atividades profissionais ou para resolver problemas reais, que é o caso do condutor infrator. Portanto, dentro de padrões psicológicos normais, ele estará disposto a corrigir seu comportamento, pois busca sempre afastar o estímulo aversivo que é a punição. O mesmo é verdade quanto à busca de novas habilidades, valores e atitudes, onde então os

métodos de discussão em grupo, aprendizagem baseada em problemas ou em casos reais terão utilidade. Então, se as inovações eficientes da Andragogia forem introduzidas para melhorar o resultado do processo educacional de adultos, ter-se-á uma excelente ferramenta para complementar a busca de alteração de comportamento dos condutores infratores; não somente com punição, mas também com a educação dessas pessoas.

Identificou-se a suspensão do direito de dirigir no Código de Trânsito, esclarecendo que a mesma é prevista de forma genérica no artigo 256 da nossa legislação de trânsito, mas é tratada de duas formas: a) como penalidade direta, prevista para certos tipos de infração, como, por exemplo: conduzir motocicleta sem uso de capacete de segurança; dirigir sob a influência de álcool; disputar corrida por espírito de emulação; promover, na via, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo; b) como penalidade suplementar, no caso de o condutor, no prazo de 12 (doze) meses, computar 20 (vinte) pontos em seu prontuário. Foi demonstrado que, no caso de a penalização se dar pela primeira hipótese - direta para a infração praticada - é penalidade decorrente da simples autuação da infração. Portanto, sua aplicação decorrerá unicamente do processo administrativo já instaurado para o julgamento da consistência e regularidade do Auto de Infração. Já a aplicação da mesma penalidade, mas com base naquela segunda hipótese - pelo somatório de vinte pontos, se dá quando confirmada a prática de uma infração, voltando-se à data em que a mesma foi cometida e pesquisando-se os doze meses anteriores. Havendo a somatória de vinte pontos, deve ser aplicada a suspensão do direito de dirigir.

Por fim, apresentou-se e se buscou valorizar o curso de reciclagem de condutores infratores. Comparando o levantamento do perfil sócio-econômico dos condutores que se submetem ao curso, com os requisitos subjetivos ideais para a aplicação da Andragogia, concluiu-se que teoricamente, então, o curso é apto a trazer um conteúdo educativo para os

infratores. Por outro lado, entre 299 pessoas que passaram pelo curso e foram entrevistadas para este estudo, apenas 7% externaram a opinião de que o curso de reciclagem não é capaz de educar e mudar o comportamento. Cotejando esse número com o Relatório de Condutores com Infração após o Curso de Reciclagem, expedido pelo DETRAN/PR, onde levantou-se que aproximadamente 8% dos condutores pós-reciclagem vieram a novamente cometer infrações, ou seja, um número bastante semelhante àquele apurado nas entrevistas, concluiu-se que em torno de 92% dos condutores que se submetem ao curso de reciclagem efetivamente alteram seu comportamento, deixando de cometer infrações.

Diante disto, conclui-se que a suspensão do direito de dirigir, se vista meramente como punição, é um modo de controle de comportamento passível das críticas feitas às punições em geral, ante a sua falibilidade. Porém, considerando que a essa punição se agregou o curso de reciclagem de condutores infratores, tem-se que a mesma é capaz de modificar comportamentos, dada a reeducação da imensa maioria dos condutores que a ele se submetem.

Quanto aos poucos que, mesmo após terem se submetido ao curso, continuam a praticar atos infracionais, resta aos DETRAN's promover uma investigação médico-psicológica mais apurada nesses condutores e, se constatada alguma incapacidade nesse sentido, anular a Carteira Nacional de Habilitação conferida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 CAVALCANTI, G. Crítica Vazia. Gazeta do Povo, Curitiba, 8 nov. 2001.
- 2 CAVALCANTI, R. de A. (1999). Andragogia: A Aprendizagem nos Adultos. Revista de Clínica Cirúrgica da Paraíba, nº 6, Ano 4. Disponível em: <<http://www.secrel.com.br/usuarios/cdvhs/text03.htm>> Acesso em: 24 nov. 2001.
- 3 ESPÍRITO SANTO, J. do. Trânsito e Cidadania. 1ª edição. Brasília: PMMG, 2000. 320 p.
- 4 GOLD, P. A. Métodos efetivos de treinamento de motorista. In: CANNELL, A. E. R.; GOLD, P. A. Reduzindo acidentes: O papel da fiscalização de trânsito e do treinamento de motoristas. 1ª ed. Washington D. C.: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2001. 89 p.
- 5 ISKANDAR, J. I. Normas da ABNT comentadas para trabalhos científicos. Curitiba: Champagnat, 2000. 101 p.
- 6 KUNG, H. Projeto de ética mundial. São Paulo: Paulinas, 1992.
- 7 LAZZARI, C. F.; WITTER, I. da R. Nova Coletânea de Legislação de Trânsito. 18ª edição. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 2001. 664 p.
- 8 MACHADO, A. P. Para o Motorista, Não tem Nada?. Jornal do Estado, Curitiba, 8 nov. 1999.
- 9 MEIRELLES, H. L. Direito Administrativo Brasileiro. 24ª edição. São Paulo: Malheiros, 1999. 749 p.
- 10 MOSCOVICI, F. Desenvolvimento interpessoal: treinamento em grupo. 10ª ed. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 2001. 276 p.
- 11 NEGREIROS, A. A Raiva ao Volante é Mortal: A fúria do motorista pode ser classificada como doença mental. Veja, ano 34, nº 74, p. 92, 28 nov. 2001.
- 12 PIETRO, M. S. Z. Di. Direito Administrativo. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 1992. 479 p.
- 13 ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos. São Paulo: E.P.U.: Editora da Universidade de São Paulo, 1988. 154 p.
- 14 SANTOS, A. R. dos. Metodologia Científica: A construção do conhecimento. 3ª edição. Rio do Janeiro: DP&A editora, 2000. 144 p.

- 15 SILVA JÚNIOR, E. M. da. (2001). O Mito da Punição. Disponível em: <<http://www.ujgoias.com.br/cgd/1a/1a012.htm>> Acesso em: 23 nov. 2001.
- 16 VASCONCELOS, E. A. O que é Trânsito. São Paulo: Brasiliense S.A., 1985. 92 p.