

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 724, DE 2003

Altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre circulação de veículos de tração e crimes de trânsito.

Autor: Deputado MILTON MONTI

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

A proposição em tela se propõe a alterar o Código de Trânsito Brasileiro, para as seguintes finalidades:

1) vedar a circulação de veículos de tração (caminhão-trator; trator de rodas; trator de esteiras; trator misto) nas rodovias federais, após as dezoito horas, ao argumento de que a medida, de caráter preventivo, resulta da preocupação com a segurança do trânsito, liberando o leito da via para o tráfego demandado;

2) agravar as penas para os crimes de homicídio e de lesão corporal, quando praticados na direção de veículo automotor, estando o condutor sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, ao argumento de que esses crimes já vêm sendo tratados pelos tribunais como crime doloso (dolo eventual), por construção jurisprudencial.

A Comissão de Viação e Transportes opinou pela rejeição do projeto de lei.

Nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, os Deputados Edson Silva e Mendonça Filho apresentaram votos em separado; o primeiro, para expressar sua aprovação ao projeto, com emenda; o segundo, para expressar sua rejeição ao projeto.

A matéria retornou à relatoria, para reexame.

A apreciação final é do Plenário da Câmara dos Deputados.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Primeiramente, no que tange à proposta de inclusão do art. 102-A ao Código de Trânsito Brasileiro, endossamos a judiciosa ponderação trazida pelo Relator da comissão de mérito precedente, qual seja:

“Quanto à proibição imposta aos veículos que tracionam reboque ou semirreboque – de circular depois das dezoito horas em rodovia federal – seria importante perguntar, já de início, quando essa proibição cessaria.

De fato, o projeto é omissivo a esse respeito. Sabe-se que o caminhão deve interromper a viagem às dezoito horas mas não se sabe quando pode retomá-la.”

Mas não é só.

O Código de Trânsito dispõe, quando de sua edição:

“Art. 314. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam a diminuir o número de acidentes e a assegurar a proteção de pedestres.

Parágrafo único. As resoluções do CONTRAN, existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele.”

Como se verifica, a normatização de matéria tal como a que integra o pretense novo art. 102-A deve vir à luz por intermédio de Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e não pela via legislativa.

Tanto isto é verdadeiro que existe a Resolução CONTRAN nº 132/2002, que trata da matéria, como bem salientado pelo parecer da Comissão de Viação e Transportes, observando-se, apenas, que esta Resolução foi alterada pela Resolução nº 366/2010.

Por isso, o horário de circulação de veículos de tração nas rodovias federais não deve ser objeto de lei.

Passamos ao exame da parte penal do projeto de lei.

Preliminarmente, observamos que o art. 306 do CTB foi alterado (novamente) pela Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

Paralelamente, foi alterada, pela mesma lei, a infração administrativa correlata, com a imposição de multas pesadas para a conduta de dirigir sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

É recomendável, assim, que qualquer outra alteração legislativa a respeito seja precedida de um prazo razoável, para que se verifiquem os efeitos da legislação em vigor.

Mas existe uma questão técnico-jurídica ainda mais relevante a aconselhar a não alteração do art. 306 do CTB, nos moldes ora propostos.

Com efeito, não se revela prudente sedimentar, no Código de Trânsito, o entendimento de que o crime de homicídio ou de lesão corporal, praticado por motorista sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa, configura crime doloso, ao argumento de que se aplica, à espécie, o dolo eventual.

De acordo com o Código Penal, há dolo não só quando o agente quer o resultado (direciona sua conduta especificamente para um determinado resultado – dolo direto), mas também quando ele assume o risco de causar um resultado previsto (dolo eventual).

É dizer, na letra expressa da lei, também há dolo (dolo eventual) quando o agente “assume o risco” de causar o resultado criminoso.

Mas essa formula empregada pela lei – “assumir o risco” – torna o dolo eventual muito próximo da denominada culpa consciente, o que faz gerar, conseqüentemente, inúmeros problemas práticos na aplicação de tais institutos.

Esses problemas sobrelevam nos casos de homicídios e de lesões corporais no trânsito. Se o condutor está embriagado ou em situação de “racha” lhe é imputado o crime de homicídio doloso, ainda que nos autos não haja um elemento concreto sequer de que o agente de fato tenha atuado com dolo eventual. E como o julgamento do homicídio doloso é realizado por juízes leigos (jurados) torna-se muito fácil convencê-los de que o réu “assumiu o risco” e por isso agiu com dolo eventual.

Mas o Supremo Tribunal Federal (STF), no dia 06 de setembro de 2011, no julgamento do HC 107801, acertadamente, recolocou o dolo eventual e a culpa consciente nos seus devidos lugares, criando assim um precedente que poderá evitar a aplicação indevida de tais institutos, principalmente no procedimento do Júri. De acordo com o site oficial da Corte:

“A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) concedeu, na tarde de hoje (6), Habeas Corpus (HC 107801) a L.M.A., motorista que, ao dirigir em estado de embriaguez, teria causado a morte de vítima em acidente de trânsito. A decisão da Turma desclassificou a conduta imputada ao acusado de homicídio doloso (com intenção de matar) para homicídio culposo (sem intenção de matar) na direção de veículo, por entender que a responsabilização a título “doloso” pressupõe que a pessoa tenha se embriagado com o intuito de praticar o crime. Ao expor seu voto-vista, o ministro Fux afirmou que “o homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção perante a embriaguez alcoólica eventual”. Conforme o entendimento do ministro, a embriaguez que conduz à responsabilização a título doloso refere-se àquela em que a pessoa tem como objetivo se encorajar e praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo. O ministro Luiz Fux afirmou que, tanto na decisão de primeiro grau quanto no acórdão da Corte paulista, não ficou demonstrado que o acusado teria ingerido bebidas

alcoólicas com o objetivo de produzir o resultado morte. O ministro frisou, ainda, que a análise do caso não se confunde com o revolvimento de conjunto fático-probatório, mas sim de dar aos fatos apresentados uma qualificação jurídica diferente. Desse modo, ele votou pela concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao acusado para homicídio culposo na direção de veículo automotor, previsto no artigo 302 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro)".(www.stf.gov.br)

Assim, não se mostra oportuno ou conveniente sedimentar, na lei, a prevalência do dolo eventual, nas hipóteses trazidas pelo projeto.

Em face do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 724, de 2003.

Sala da Comissão, em 16 de julho de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator