

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 Monte
Relator: Deputado Hugo Leal

VOTO EM SEPARADO **(Do Sr. Deputado Mendonça Filho)**

I – RELATÓRIO

O projeto, de iniciativa do ilustre Deputado Milton Monti, proíbe a circulação de veículos de tração nas rodovias após as dezoito horas e agrava as penas por direção sob influência de álcool e prática de homicídio ou lesão corporal, também sob efeito de bebida alcóolica.

Na avaliação do autor, os veículos de tração (reboque ou semi-reboque), por serem lentos, comprometem a fluidez nas vias, favorecendo a ocorrência de acidentes, especialmente nos horários de baixa luminosidade, como no crepúsculo. No tocante ao aumento de penas por uso de álcool ao volante, o proponente entende que “a intimidação há de ser real, efetiva”, sob pena de o Brasil não evoluir nessa área.

A matéria, sujeita à apreciação do Plenário, foi rejeitada por unanimidade na Comissão de Viação de Transportes, cabendo a esta

CCJC examiná-la sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e de mérito. O eminente relator, Deputado Hugo Leal, manifesta-se favoravelmente.

É o relatório.

II – VOTO

Em que pese o cuidadoso parecer da douta Relatoria, entendemos, com reiteradas vênias, que o projeto não pode prosperar. Tanto por razões técnicas como de mérito. Para começar, o texto não define o período da proibição. Diz apenas que o tráfego será interrompido diariamente às dezoito horas, mas silencia sobre quando pode ser retomado. No plano constitucional, a iniciativa atropela o princípio da proporcionalidade, por absoluta inadequação entre a restrição e seus possíveis benefícios. Além disso, na parte relativa ao agravamento das penas por direção sob efeito alcóolico, o projeto não leva em conta a natureza da lesão corporal, estabelecendo sanção única, independentemente de ser ela leve, grave, incapacitante ou seguida de morte.

É certo que o princípio da proporcionalidade ou da razoabilidade, como querem alguns, não está formalmente expresso na Constituição. Mas é pacífico tanto na doutrina como na jurisprudência que ele integra nosso modelo constitucional, como inerente ao sistema de direitos e garantias fundamentais, ou como desdobramento do próprio Estado Democrático de Direito, como doutrinam os alemães, ou do devido processo legal, conforme a escola norte-americana, seguida pelo nosso Supremo Tribunal Federal.

Em função dele, como é corrente na doutrina, os atos estatais, inclusive legislativos, devem ser adequados, necessários e úteis. Será adequado, se apto a produzir o resultado almejado; necessário, se for o menos gravoso para a consecução da finalidade pretendida; e útil, ou proporcional em sentido estrito, se as vantagens forem maiores do que as desvantagens dele decorrentes. Agregado ao princípio da razoabilidade, que muitos consideram como sinônimo, sua aplicação requer, ainda, total equilíbrio entre a restrição estatal e a gravidade da conduta do particular, de modo que os benefícios compensem os ônus da medida proposta.

Não parece ser esse o caso. A intenção do eminente Autor seria reduzir os riscos de acidentes, que na sua visão seriam agravados pela

lentidão dos veículos tracionados. Nada garante, no entanto, que a limitação pretendida sirva para diminuir o número de desastres. Não se conhece qualquer estudo, estatística ou mesmo notícia responsabilizando o tráfego de veículos de tração pelos altos índices de sinistros envolvendo caminhões em nossas estradas. As informações disponíveis são de que eles estariam mais estreitamente relacionados a defeitos de sinalização e a falhas dos condutores, muitas vezes forçados a jornadas estafantes e desumanas. Quanto a isso, a iniciativa não surtirá qualquer benefício, servindo apenas para embaraçar o transporte de mercadorias, onerando transportadores, produtores e o próprio consumidor, que pagará a conta final.

Relativamente ao agravamento das penas previstas no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), o Autor informa que seguiu os mesmos critérios do Código Penal. Mas diferentemente deste, o texto ignora a natureza da lesão corporal, punindo com o mesmo rigor a leve, a culposa, a grave e a seguida de morte.

No tocante ao mérito, igualmente sujeito ao crivo desta Comissão, subscrevo, sem reparos, a crítica do Deputado Gladson Cameli no parecer referendado, por unanimidade, pela douta Comissão de Viação e Transportes. Eis o que escreveu o nobre relator:

Creio que o Autor pouco se deteve nas consequências econômicas da medida que sugeriu e não mediu as implicações, para a segurança viária, da concentração do trânsito de caminhões apenas no período diurno.

Imaginando que a intenção do projeto seja proibir a circulação de reboques e semi-reboques de seis da tarde às seis da manhã, estaríamos reduzindo à metade o tempo disponível para o transporte rodoviário de carga, que responde por mais de 60% do deslocamento de mercadorias no País.

Evidentemente, seria necessário um estudo de folego para mensurar a perda de eficiência do setor, em razão da medida adotada. Para efeito da discussão que travamos aqui, todavia, esse tipo de análise parece dispensável. Basta admitir que o aumento do tempo de viagem, a retenção de mercadorias perecíveis, o planejamento das paradas, a redução da fluidez com o acúmulo de caminhões durante o dia e a trabalhosa fiscalização da norma gerariam custo social de tal ordem que dificilmente qualquer benefício obtido com a redução de acidentes nas estradas, no período noturno, poderia compensar.

Nessas circunstâncias, opinamos pela inconstitucionalidade, injuridicidade, má técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 724, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2011

Deputado Mendonça Filho
DEM-PE