

EMENDAS		
CVT	07.05	13.05.93



CÂMARA DOS DEPUTADOS

(DO SENADO FEDERAL)

PLS nº 0201/91

ASSUNTO:

Dispõe sobre a utilização de vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.:

DESPACHO: ÀS COM. DE VIAÇÃO E TRANSP.; E DE CONST. E JUST. E DE REDAÇÃO  
ART. 24, II

À COM. DE VIAÇÃO E TRANSPORTES em 12 de ABRIL de 19 93

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Mário Martins em 07/05/19 93

O Presidente da Comissão de VIAGENS E TRANSPORTES

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 3.672 DE 19 93

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
PROJETO DE LEI Nº 3.672, DE 1993  
(DO SENADO FEDERAL)  
PLS Nº 0201/91



Dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO  
E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO - ART. 24, II)



Viação e Transportes

Const. e Justiça e de Redação

Em 01 / 04 / 93

Presidente

Dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

Projeto de Lei, 3672/93

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. As ruas, estradas, praças e demais vias públicas são de uso dos pedestres, sendo consentido o trânsito por elas de veículos automotores nas condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º. Entende-se como acidente de trânsito, para os efeitos desta Lei, qualquer sinistro envolvendo veículo automotor, a colisão de veículos contra obstáculo, de veículos entre si e atropelamento de pedestre.

Art. 3º. O veículo causador de acidente de trânsito do qual resultar morte de pessoa, será apreendido pela autoridade de trânsito imediatamente após os procedimentos legais de perícia técnica, e guardado, sob custódia, em depósito da prefeitura do município em cujo território ocorreu o fato.

Art. 4º. Transitada em julgado a sentença condenatória de motorista responsável por delito causador de morte de pessoa a prefeitura municipal procederá ao leilão do veículo, cujas despesas para a sua realização não poderão exceder a cinco por cento do lance mínimo estabelecido.

Parágrafo único. O valor auferido no leilão será integralmente revertido à instituição municipal de amparo à infância.

Art. 5º. Conhecida a autoria do acidente, será determinada, pelo órgão de trânsito, até vinte e quatro horas após o fato, a suspensão da habilitação do motorista.

Art. 6º. Sentença judicial que condenar motorista de veículo automotor por homicídio ou lesões corporais contra pessoa decretará, como pena acessória, a perda definitiva da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 7º. Sentença judicial decretará a incapacidade definitiva do réu para licenciar-se como motorista, em qualquer categoria, se o condutor de veículo que acidentou pessoa, com qualquer consequência, não possuir a habilitação legal de motorista.

Art. 8º. Presume-se o dolo eventual do motorista que causar lesão corporal ou morte de pessoa, quando ocorrer excesso

2/1



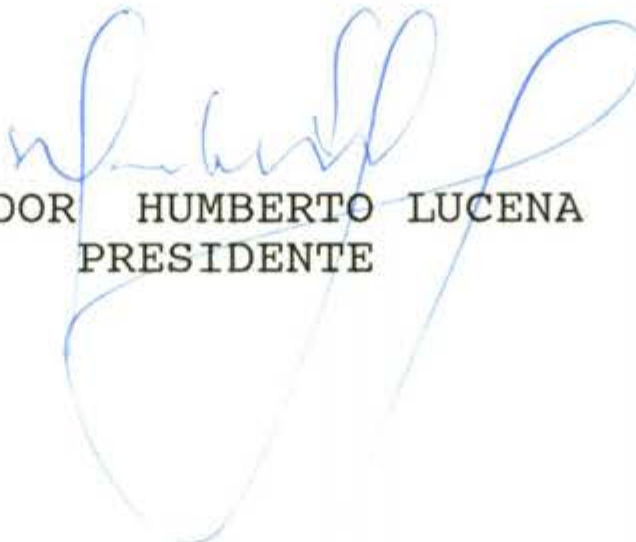
de velocidade do veículo, avanço de sinal de trânsito, desrespeito a direito do pedestre ou omissão de socorro.

Art. 9º. As sanções cominadas nesta Lei não prejudicam a aplicação de outras, cabíveis nos processos judiciais que apreciarem o delito.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 31 DE MARÇO DE 1993

  
SENADOR HUMBERTO LUCENA  
PRESIDENTE



## SINOPSE

Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991.

Dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

Apresentado pelo Senador DARCY RIBEIRO

Lido no expediente da Sessão de 6/6/91 e publicado no DCN (Seção II) de 7/6/91. Despachado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (decisão terminativa), onde poderá receber emendas, após publicado e distribuído em avulsos, pelo prazo de 5 dias úteis.

Em 18/3/93, leitura do Parecer nº 55/93-CCJ, relatado pelo Senador Cid Sabóia de Carvalho, pela jurisdição e constitucionalidade do projeto. A Presidência comunica ao Plenário o recebimento do Ofício nº 02/93, do Presidente da CCJ, comunicando a aprovação do projeto, na reunião realizada em 17.03.93. É aberto o prazo de 5 dias úteis para interposição de recursos por um décimo da composição da Casa, para que a matéria seja apreciada pelo Plenário.

Em 25/3/93, a Presidência comunica o término do prazo para interposição de recurso no sentido de inclusão em Ordem do Dia da matéria, apreciada conclusivamente pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

À Câmara dos Deputados com o OF/SM nº 198, de 31.03.93



CÂMARA DOS DEPUTADOS

31 MAR 17 44 013963

COMISSÃO DE COMUNICAÇÕES  
MEXILLO GERAL

SM/Nº 198



Em 31 de março de 1993

Senhor Primeiro Secretário

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à revisão da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, constante dos autógrafos em anexo, que "dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

SENADOR LUCÍDIO PORTELLA  
Primeiro Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA

Em 01/04/93, Ao Senhor  
Secretário-Geral da Mesa.

Deputado WILSON CAMPOS  
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado WILSON CAMPOS  
DD. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados  
vpl/.



**SENADO FEDERAL**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO**  
**Nº 201, DE 1991**

Dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta.

Art. 1º As ruas, estradas, praças e demais vias públicas são de uso dos pedestres, sendo consentido o trânsito por elas de veículos automotores nas condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º Entende-se como acidente de trânsito, para os efeitos desta Lei, qualquer sinistro envolvendo veículo automotor, a colisão de veículo contra obstáculo, de veículos entre si e o atropelamento de pedestre.

Art. 3º O veículo causador de acidente de trânsito do qual resultar morte de pessoa, será apreendido pela autoridade de





trânsito imediatamente após os procedimentos legais de perícia técnica, e guardado, sob custódia, em depósito da prefeitura do município em cujo território ocorreu o fato.

Art. 4º Transitada em julgado a sentença condenatória de motorista responsável por delito causador de morte de pessoa a prefeitura municipal procederá ao leilão do veículo, cujas despesas para a sua realização não poderão exceder a 5% (cinco por cento) do lance mínimo estabelecido.

Parágrafo Único. O valor auferido no leilão será integralmente revertido à instituição municipal de amparo à infância.

Art. 5º Conhecida a autoria do acidente, será determinada, pelo órgão de trânsito, até 24 (vinte e quatro) horas após o fato, a suspensão da habilitação do motorista.

Art. 6º Sentença judicial que condenar motorista de veículo automotor por homicídio ou lesões corporais contra pessoa decretará, como pena acessória, a perda definitiva da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 7º Sentença judicial decretará a incapacidade definitiva do réu para licenciar-se como motorista, em qualquer categoria, se o condutor de veículo que acidentou pessoa, com qualquer consequência, não possuir a habilitação legal de motorista.





Art. 8º Presume-se o dolo eventual do motorista que causar lesão corporal ou morte de pessoa, quando ocorrer excesso de velocidade do veículo, avanço de sinal de trânsito, desrespeito a direito do pedestre ou omissão de socorro.

Art. 9º As sanções cominadas nesta Lei não prejudicam a aplicação de outras, cabíveis nos processos judiciais que apreciarem o delito.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 11 Revogam-se as disposições em contrário.

#### JUSTIFICAÇÃO

Um dos flagelos brasileiros que mais impressiona é a incapacidade do País de se adaptar ao mundo civilizado do automóvel. No Brasil, a cada 13 minutos morre uma pessoa no trânsito em acidentes que assassinam mais que as doenças cardíacas, o câncer e a AIDS, lesionando mais pessoas, anualmente, do que esses dois últimos males juntos. Trata-se da terceira causa mortis no Brasil, o que, além de trágico, é escandaloso. No planeta, morrem 500 mil pessoas por ano em acidentes de trânsito, e, somente no Brasil, 30 mil. Calcula-se em 350 mil as que são feridas, estropiadas, invalidadas física e psicologicamente, em cada 1 milhão de acidentes. Temos 20 milhões de motoristas "habilitados", conduzindo 16 milhões de veículos, trans-



4

formando as cidades e estradas numa selva de crimes, num caos de violência e de morte.

Uma estatística internacional sobre o número de carros necessários para matar uma pessoa informa que, enquanto na França, Alemanha, Suécia, Estados Unidos, Inglaterra e Japão, a relação é de 1 acidente para cada 30 veículos, no Brasil essa relação é de 1 acidente para cada 10 carros. As vítimas de atropelamentos são pedestres, na sua maioria crianças e velhos. Mais de 40% dos acidentes no trânsito possuem menos de 25 anos.

A nossa sociedade transformou o pedestre, o ser humano, na exceção, no vilão, no marginal, no condenado por existir, sem direitos e sem espaços, privilegiando os veículos automotores, máquinas conduzidas irresponsável e criminosamente.

Nossas estatísticas, que somam os acidentes, isolados e múltiplos, ocasionados por veículos automotores, minimizam ou apagam o número assustador de mortes e lesões por atropelamento. Esses delitos só ocupam os jornais quando a vítima é notoriamente importante, ou quando o atropelamento vitima grupo ou multidão. Somente em 1989, em São Paulo, os acidentes de trânsito ocuparam o segundo lugar, depois dos homicídios, entre as causas de mortes violentas, com 2.700 vítimas. Destas, 1.600 foram atropeladas. Este número é o dobro do ocorrido em 1982. Estima-se que, atualmente, cerca de 20 mil pedestres são atropelados e mortos, por ano, nas ruas e estradas do





País. Os atropelados, ignorados pelo Estado e pela sociedade, não constam das estatísticas oficiais. São personagens apenas das páginas policiais. Oitenta por cento das vítimas de colisões e de atropelamentos morrem no local do acidente, quase sempre com omissão de socorro, seja dos motoristas, seja pela ausência de assistência médica imediata. Entretanto, os que alcançam socorro formam a massa principal dos internamentos nos hospitais de Brasília e de São Paulo, por exemplo.

Diariamente, centenas de brasileiros, principalmente crianças no caminho da escola, meninos e meninas de rua e valentes são feridos, incapacitados ou assassinados por motoristas desprezados, profissional e tecnicamente para a alta responsabilidade de conduzir veículos, que podem ser mortais. A impunidade dessas atividades criminosas agrava esta calamidade, exigindo um remédio legal imediato, que será dado, afinal, com a aprovação deste Projeto.

Acresce, ainda, que os acidentes de trânsito dão um prejuízo material de 2 bilhões de dólares aos cofres públicos e outros 2 bilhões de dólares podem ser anotados como prejuízos sociais.

No Brasil, a causa fundamental da violência no trânsito tem sido a impunidade nos tribunais brasileiros, ocasionada não somente pela inócua legislação que regula a matéria, mas, também, pela inoperância dos aparelhos policial e judiciário. Somam-se, assim, a irresponsabilidade criminal a criminalidade do Estado ineficaz e conivência, co-autor desse genocídio continuado.





6

Tenho vivido em várias capitais do mundo e posso testemunhar a notória irresponsabilidade de grande parte dos motoristas brasileiros. Tive de aprender que eles não se sentem obrigados a respeitar as regras do trânsito, nem tão pouco a reduzir a marcha quando se aproximam do pedestre. Este é que se vê obrigado a correr se for capaz. Em outros países, uma legislação severa e uma justiça ágil e eficaz, combinadas com a mentalidade responsável que elas imprimiram aos motoristas e aos pedestres, tem evitado o número assombroso de acidentes e mortes no trânsito que ocorre no Brasil.

A proporção de acidentes danosos e fatais que ocorrem no Brasil, relativamente ao número de habitantes, é dez vezes maior do que aquela verificada nos países civilizados. Em face dessa calamidade em que se converteu o uso dos veículos automotores, se impõe, com urgência, o remédio de uma lei educativa e severamente punitiva. Assim é porque, para ser eficaz, ela tem de conter ameaças e sanções tão drásticas que coibam a ação irresponsável e criminosa dos motoristas. As penas previstas neste Projeto são a suspensão e a perda definitiva da habilitação do motorista responsável pelo delito, e, ainda, o confisco, pela Justiça, do próprio veículo transformado em instrumento de morte. As sanções estabelecidas são acessórias e não prejudicam outras que a Justiça poderá aplicar ao acusado. Essas medidas, que caracterizam, por culpa ou dolo, os que, transgredindo as normas de segurança, correm, atropelam, ferem e matam; são, assim, severas, porque se apresentam indispensáveis à proteção da vida humana, uma vez que, em nosso País, os veículos automotores e seus condutores se transformaram em iminente perigo público e social. O





Congresso Nacional posará, com a aprovação deste Projeto, decretar uma nova Lei do Trânsito, a primeira, do gênero, construída neste País, que objetiva, especificamente, a defesa da vida humana.

Sala das Sessões, em 6 de junho de 1991

  
Senador DARCY RIBEIRO  
PDT-RJ

À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania -  
decisão terminativa

Publicado no DCN -Seção II- de 7.6.91.



## SENADO FEDERAL

### PARECER Nº 55, DE 1993

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, que dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

RELATOR: Senador CID SABÓIA DE CARVALHO

O presente Projeto de Lei, de autoria do nobre Senador Darcy Ribeiro, dispõe sobre a utilização das vias públicas, os acidentes de trânsito e dá outras providências. Inicialmente, o ilustre proponente afirma que as vias públicas são de uso, também, dos pedestres, "sendo consentido o trânsito por elas de veículos automotores nas condições" que o Projeto quer estabelecer, e conceitua o "acidente de trânsito" de forma contemporânea, abrangendo todos os tipos de sinistros que envolvem veículos automotores.

Em seguida, o Autor começa a traçar o perfil nitidamente penal da Proposta, ao cominar severas sanções aos condutores de veículos, responsáveis e condenados por delitos que ferem, incapacitam e matam pessoas, sejam elas pedestres, passageiros ou, mesmo, outros motoristas. Assim, a partir da apreensão, pela autoridade de trânsito, de veículo causador de morte de pessoa e sua consequente guarda, sob custódia, em depósito público, o Projeto destina ao Poder Judiciário uma série de atribuições, todas exaráveis em sentenças condenatórias, quais sejam: 1) o leilão público do veículo causador de morte de pessoa; 2) a perda definitiva da habilitação do condutor que assassinar ou lesionar pessoa; 3) a incapacidade definitiva do condutor, sem carteira, que acidentar pessoa "com qualquer consequência", para se habilitar como motorista.

Entre as prescrições do Projeto, estão ainda: a suspensão, pelo órgão de trânsito, da habilitação do motorista, autor





2

do acidente; a presunção do dolo eventual no processo que julga o motorista acusado de homicídio ou de lesão corporal, quando o ato for praticado em circunstâncias que o qualificam e o agravam. Por fim, o legislador declara que as sanções cominadas não prejudicarão "a aplicação de outras, cabíveis nos processos judiciais que apressarem o delito".

Na sua contundente e didática Justificação, o Senador Darcy Ribeiro mostra, com números reais e assustadores, a tragédia cotidiana em que se transformou o trânsito em nosso País, onde morre uma pessoa a cada treze minutos em 1 milhão de acidentes por ano. Cinquenta mil pessoas perdem a vida por ano, nas ruas e estradas, crianças e velhos na sua maioria, estimando-se que 20 mil delas são atropeladas, falecendo nos locais dos acidentes, por omissão de socorro ou falta de assistência médica imediata. Os acidentes de trânsito são a terceira causa mortis no Brasil, vitimando mais que o câncer e a AIDS juntos, dando um prejuízo material de 2 bilhões de dólares aos cofres públicos e outros 2 bilhões de dólares de prejuízos sociais.

O Autor aponta como causa fundamental dessa violência "a impunidade nos tribunais brasileiros, ocasionada não somente pela inócua legislação que regula a matéria, mas, também, pela inoperância dos aparelhos policiais e judiciários", somando-se à irresponsabilidade criminal dos motoristas, a criminalidade do Estado ineficaz e conivente, co-autor desse genocídio continuado". Para por fim a essa calamidade, o Senador Darcy Ribeiro quer "o remédio de uma lei educativa e severamente punitiva", com "ameaças e sanções tão drásticas que coibam a ação irresponsável e criminosa dos motoristas". O Autor relata a sua experiência como cidadão que já viveu em várias partes do mundo, onde os motoristas respeitam as leis de trânsito e os pedestres e "uma legislação severa e uma justiça ágil e eficaz, combinadas com a mentalidade responsável que elas imprimiram aos motoristas e aos pedestres, têm evitado o número assombroso de acidentes e mortes no trânsito que ocorrem no Brasil".

Finalmente, o Autor justifica a severidade das penas do Projeto, todas de caráter acessório, porque, em nosso País, os veículos - instrumentos de morte - e seus condutores se transformaram em iminente perigo público e social". Afirma que, com a aprovação do Projeto, o Congresso Nacional decretará "uma nova lei do

Lote: 71  
Caixa: 174  
PL Nº 3672/1993  
11





Trânsito, a primeira, do gênero, construída neste País, que objetiva, especificamente, a defesa da vida humana.

Vamos à inteligência jurídico-constitucional da Proposta, à análise formal, da indispensável técnica legislativa. O primeiro dispositivo do Projeto pode assustar o tecnicista estreito e "juristóide" ou o intérprete conformado com uma civilização que canonizou o automóvel e dele se escraviza, isto por causa do seu aparente ineditismo. O artigo, ao declarar que as vias públicas são de uso dos pedestres, apenas repete um conceito do nosso Direito Público e Administrativo, derivado das matrizes do Direito Romano. As ruas, estradas, praças são, na verdade, os bens dominiais públicos, de que nos fala o nosso Código Civil, aqueles utilizados para atender às necessidades coletivas. São bens que, pela sua natureza, e aplicação ao serviço público e ao uso comum do povo, não podem ser privatizados ou susceptíveis de alienação, e pertencem a todos. Quando o Projeto afirma que estes bens são de uso dos pedestres, que são "o povo à pé", isto não implica em nenhuma exclusividade, não quer dizer que só a eles é lícito o seu uso e gozo.

O Artigo 1º não quer, isto sim, que as vias públicas sejam apenas e exclusivamente dos veículos automotores, ou de alguns motorizados. O Regulamento do Código Nacional de Trânsito - CNT -, chama as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público de vias terrestres, e tem o pedestre, sempre, como a exceção, o elemento incômodo, a ele só destinando deveres e proibições. Na legislação brasileira de trânsito, os deveres e proibições dos condutores de veículos, quando se encontram com os deveres e proibições dos pedestres, aquelas, sintomaticamente, se tornam direitos. Em inúmeros dispositivos, o Regulamento privilegia o motorista em detrimento do pedestre, que, somente é protegido, tem a sua vida preservada, se ele atravessar na faixa a ele destinada, obedecer a sinalização etc. Se ele é ferido ou morto "fora do seu lugar", o assunto irá ser discutido sob a luz da legislação penal regular, não cabendo a matéria na legislação especial de trânsito. Isto significa dizer que se reconhece, exclusivamente, o trânsito dos veículos, e que os pedestres são intrusos, obstáculos, módulos urbanos que se movimentam e atrapalham o tráfego dos veículos, a quem as vias públicas pertencem. O exemplo do Autor da Proposta é elucidativo para avaliarmos o grau da violência do trânsito: nos





4

Lote: 71  
Caixa: 174

PL N° 3672/1993

12

países mais civilizados, quando um motorista avista um pedestre, ele reduz, natural e instintivamente, a velocidade, esteja o pedestre dentro ou fora da sua faixa de marcha ou de travessia. No nosso país, um macabro prazer sádico faz com que os motoristas acelerem para fustigar o pedestre, colocando em risco a sua vida.

Portanto, permitir o uso das vias públicas ao "povo sem motor", aos pedestres, e consenti-lo aos veículos automotores, segundo condições mínimas de respeitabilidade pela vida humana não parece nada de inusitado ou esdrúxulo, e sim uma declaração mais próxima do direito natural.

A apreensão do veículo causador de acidente de trânsito da qual resultar morte de pessoa - pedestre, passageiro ou motorista - pela autoridade de trânsito, e a sua guarda em depósito da prefeitura do município, onde ocorreu o sinistro, logo após a perícia técnica, é medida necessária que faltava na legislação brasileira. Não há que se ver aí um pré-julgamento ou uma punição antes da sentença. O Regulamento do CNF permite à autoridade a apreensão da habilitação do motorista que "se envolve em acidente grave", mas é omissa quanto à apreensão do veículo. O Regulamento prevê treze situações - da embriaguês do condutor ao mau estado de conservação do veículo - que autorizam a apreensão do veículo, e, não dispõe sobre a situação mais grave, extrema, que é a morte derivada de acidente. A apreensão, nesse caso, tem caráter acautelador para a investigação e para o munus judicandi, é recomendável para a própria tramitação do inquérito policial e do conseqüente processo judicial, pois o veículo, sob custódia oficial, poderá garantir novas perícias e diligências, conservando-se imóvel, íntegro e à disposição das autoridades.

O Artigo 49 do Projeto determina o leilão do veículo sob custódia, depois que a sentença condenatória por homicídio transitar em julgado, revertido o montante auferido - reza o seu parágrafo único - a uma instituição municipal de amparo à infância. A pena apresenta-nos como justa, proporcional à gravidade do delito, isto é, provado o homicídio culposo ou doloso. Essa sanção obedece a vários mandamentos constitucionais da tradição do nosso Direito, todas alinhadas no Capítulo I da nossa Carta que trata "dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos":





1º) "A lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, a perda de bens" (Art. 5º, XLVI, "b");

2º) "Ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal" (Art. 5º, LIV);  
e

3º) "Ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória" (Art. 5º, LVII).

O Artigo 5º da Proposta determina a suspensão da habilitação do motorista. Aqui temos um avanço em face da legislação atual em vigor. O Regulamento do CNT trata em seu artigo 199:

"A apreensão do documento de habilitação far-se-á quando o condutor:

.....  
XIV - Envolver-se em acidente grave, caso em que se dará a critério da autoridade de trânsito e até a renovação do exame de sanidade física e mental."

O parágrafo 1º deste artigo limita a suspensão do direito de dirigir de um a dois meses, "levando-se em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator como condutor".

Ora, a autoridade de trânsito determina ou não, uma suspensão aprazada da habilitação, e deixa claro que somente quem está com os seus exames de sanidade física e mental vencidos são capazes de matar; e que tudo se resolve com a renovação desses exames, os quais, em nosso País, são rotos e de formidável suspeição. Nesse Projeto, o entendimento do artigo 6º esclarece que a suspensão da habilitação expira com o trânsito em julgado da sentença que examinou se houve ou não culpado pela morte da vítima do acidente.

E é, neste mesmo dispositivo, que o réu condenado por homicídio ou por lesão corporal, dolosa ou culposa, perde definiti-





vamente a Carteira Nacional de Habilitação. Essa perda, que, em última análise, é uma interdição de direito, poderá ser entendida mais como uma medida de segurança, e apresenta-se compatível com a gravidade do delito. Poder-se-ia contraditar invocando-se a alínea "b" do inciso XLVII, do Artigo 5º da Constituição, que afirma que "não haverá penas (...) de caráter perpétuo". No entanto, a Hermenêutica e a interpretação dos Tribunais, certamente, dirão que se trata de uma providência judicial no sentido de preservar a vida humana, "quando os motivos e circunstâncias do crime autorizam a suposição de que o condenado volte a delinquir". O dispositivo constitucional carece de regulamentação, não é autoaplicável. Na legislação ordinária e especial, são inúmeras as penas acessórias com esse caráter perpétuo que sobrevivem intocáveis nos tribunais civis, militares e nos conselhos de ética profissional. Os exemplos são muitos: os condenados por crime administrativo impedidos de exercer ~~cargo~~ ou função pública, segundo os Estatutos do Funcionalismo Público; a impossibilidade do condenado cumprir mandato popular, ocupar cargo elegível; a expulsão irreversível de militar das Forças Armadas, por crime de traição à Pátria ou contra a honra e dignidade da Arma, depois de processo militar, com sentença transitada em julgado, sem direito à revisão processual; nos órgãos de fiscalização profissional, a proibição de exercer determinada profissão *ad eternum*, cassando-se o registro profissional do cidadão. Eis alguns exemplos, os quais, se pairam dúvidas quanto à sua constitucionalidade, deverá o Supremo Tribunal Federal, se provocado, se pronunciar. A própria Constituição Federal, no seu Capítulo VII, que trata da Administração Pública, no Artigo 37, § 4º, proclama que "*os atos de improbidade administrativa importarão a perda de função pública, sem prejuízo da ação penal cabível*". Esta perda não é parcial ou temporária. É definitiva. É claro que as formas de extinção de punibilidade, como a prescrição; a revisão processual; os remédios jurídicos superiores, como o mandado de segurança; e os processos de reabilitação poderão resolver casos específicos ou possíveis injustiças.

O Artigo 7º do Projeto prevê, também através de sentença judicial transitada em julgado, a impossibilidade definitiva do réu condenado licenciar-se como motorista, em qualquer categoria, se ele, não possuindo a habilitação legal para conduzir veículo, acidentar pessoa. A sanção respalda-se na mesma periculosidade pública





e social proclamada pelo Autor, e a sua preocupação de punir exemplarmente os criminosos do trânsito, que, no Brasil, geralmente, são recalcitrantes e se emulam sobre o dorso da impunidade ou sob a proteção do indiciamento em liberdade ou do instituto do sursis.

Cabe destacar a atitude do Autor, que, obediente aos princípios gerais do Direito e a mandamento constitucional, entregou a aplicação das penas de interdição de direito e de confisco de bens ao Poder Judiciário, especificamente neste último caso, consagrando a regra clássica "*Sententia quae in rem judicatam transit, pro veritate habetur*", isto é, "Sentença que passa em julgado é havida por verdade".

A inclusão do dolo eventual ou indireto como presunção nos processos de trânsito que vitimam pessoas é pertinente, é acautelamento sábio, posto que mais de 90 por cento dos acidentes são decorrentes do comportamento doloso ou culposos do motorista que transgredir as normas de segurança, seja de circulação ou de manutenção de veículos.

Finalmente, o Projeto adverte que as sanções cominadas não prejudicarão a aplicação de outras, cabíveis nos processos judiciais que apreciarem o delito. Tais processos poderão ultrapassar o universo da lei que se propõe, alcançar o Código Penal, a legislação complementar, o Regulamento do CNT e normas conexas, a legislação civil e trabalhista. Provada, na Justiça, a culpabilidade de terceiros, que não a do condutor do veículo, por crime de homicídio ou de lesões corporais, é claro que o delinquente será processado, indiciado como incurso em dispositivos de uma outra lei, habitante do sistema criminal, e não nesta, que pretende educar e punir o condutor de veículo condenado pela Justiça, o motorista que fere, estropia, incapacita e mata, dolosamente ou por imperícia, negligência ou imprudência.

Trata-se de uma lei penal severa, com sanções drásticas, que punirá, com mais rigor, os culpados por acidentes de trânsito. Na verdade, e nisto concordo com o ilustre Autor da Proposta, trata-se da primeira lei brasileira, neste território especial, cujo objetivo é defender, zelar e preservar a vida humana. As leis, nesta área, são débeis, estão preocupadas com circulação e fluxo de veículos, registros, licenças, sinalização, extensa e inócua parfernália burocrática, que não consegue deter as mortes no trânsito, e vêem os





crimes contra a vida humana como "acidentes fatais", sinistros fortuitos ou de força maior, "consequências" que a legislação penal ordinária deve cuidar, com todas as suas defecções e tibiezas que vai da condescendência da norma até a morosidade dos processos e a piedade dos tribunais.

Somente o Senador Darcy Ribeiro, com a sua arguta visão, dono de uma vasta obra como antropólogo, sociólogo, educador, político, historiador, romancista, traduzida em muitas línguas, consagrada em todo o mundo; somente o nosso ilustre Senador Darcy Ribeiro, intelectual de gênio, realizador infatigável, homem de tantas façanhas por tantos sítios e pedaços do mundo, somente ele, entre nós, com a sua arrebatadora criatividade, o seu ofício de pensar, criticar e fazer, com tanto êxito - teria a capacidade de lancetar, com tanta precisão, esse tumor social, essa turbulenta desordem, cruel e assassina, que é o trânsito do nosso país, para, com a sensibilidade de um humanista consumado, e um de cientista social, estudioso de tanto saber, escrever e propor este Projeto de Lei. O homem de pensamento e o homem de tantas construções produziram o legislador, que já havia obtido vitórias legiferantes anteriores quando convenceu Getúlio Vargas a criar, em 1952, o Parque Nacional do Xingu; quando criou e dirigiu a Universidade de Brasília, a primeira e única tentativa de se criar, neste País, uma instituição digna deste nome; quando inspirou e produziu, ao lado de João Goulart, os textos e as Mensagens que desencadearam as Reformas de Base que até hoje, o Brasil está a exigir.

O Projeto em pauta cuida da vida humana, quer defendê-la, preservá-la. E ninguém melhor do que o Senador Darcy Ribeiro, com uma vida dedicada à salvação dos nossos índios, à educação das nossas crianças, às causas da liberdade e da democracia, para falar de vida humana, de dignidade, de valores da pessoa humana. Ele que, a cada dia, depois de sofrer perseguições, amargar exílios, penar em cárceres, driblar a morte - possui uma fértil vida intelectual e política de lutas, de perseverança, de conquistas, e, a cada dia, é mais brilhante, mais produtivo, mais contagiante na sua alegria de viver e de fazer.

O Projeto é revolucionário porque repõe valores que vem sendo degradados: a vida humana é o supremo bem a conduzir e a se preservar. As vias públicas, os automóveis, as normas, os artefa-





tos, os códigos de comunicação é que devem existir e atuar para protegê-la, servir à vida humana, e a ela ser ajustarem. É não o contrário. Restabelece-se o primado do Homem. As suas obras, o que produz ou fabrica existem para o seu bem, a sua felicidade, o seu crescimento como pessoa e indivíduo social, e não para denegri-lo, exaravizá-lo, torná-lo menor infeliz, enfim para ameaçá-lo com sofrimento e morte.

O Projeto de Lei é necessário. Urge que se transforme em Direito Positivo. Não é apenas penalmente severo, é também educativo, porque alerta, adverte. E, antes, é eticamente fundamental e socialmente justo, imperioso.

Recomendamos, entretanto, que a matéria uma vez enviada à Câmara dos Deputados, tenha sua tramitação em conjunto com o projeto do novo Código Nacional de Trânsito.

DADO o exposto, somos pela jurisdição e constitucionalidade do projeto que traz boa e impecável técnica legislativa, parecer que submeto à judiciosa apreciação desta Comissão.

SALA das Comissões, em 17 de março de 1993

IRAM SARAIVA

CID SABÓIA DE CARVALHO

FRANCISCO ROLLEMBERG

GILBERTO MIRANDA

MAGNO BACELAR

JOSAPHAT MARINHO

JOSÉ FOGAÇA

JUTAHY MAGALHÃES

WILSON MARTINS

JOÃO ROCHA

ESPERIDIÃO AMIM

JOÃO FRANÇA

NEY SUASSUNA





VOTO EM SEPARADO do Senador MAURÍCIO CORRÊA, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, ao Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, que dispõe sobre a utilização de vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

Em discussão o Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, de autoria do nobre Senador Darcy Ribeiro, que dispõe sobre a utilização das vias públicas, os acidentes de trânsito e dá outras providências. A Proposta, de caráter penal, pretende cominar sanções severas aos condutores de veículos condenados por delitos que ferem, incapacitam e matam pedestres, passageiros e outros motoristas, 50 mil mortos e 350 mil feridos anualmente no Brasil. Assim, entre outras penas estão previstas: o leilão público do veículo causador de morte de pessoa em acidente de trânsito; a perda definitiva da habilitação do motorista que assassinar ou lesionar pessoa; e a incapacidade definitiva de condutor que, sem habilitação legal, acidentou pessoa "com qualquer consequência", para se tornar apto como motorista.

O Projeto recebeu brilhante Parecer, favorável, sem emendas, do Senador Cid Sabóia de Carvalho, que reitera, com robusta argumentação jurídica, doutrinária e processual, a inteligência constitucional e penal aplicável, para, afinal, afirmar que "trata-se de uma lei penal severa, com sanções drásticas, que punirá, com mais rigor, os culpados por acidentes de trânsito"; (...) da primeira lei punitiva, neste território especial, cujo objetivo é defender, zelar e preservar a vida humana". E continua: "As leis, nesta área, são débeis (...) e vêem os crimes contra a vida humana como "acidentes fatais", sinistros fortuitos ou de força maior, "consequências" que a legislação penal ordinária deve cuidar, com todas as suas defecções e tibiezas, que vai da condescendência da norma até a morosidade dos processos e a piedade dos tribunais". O Relator assinala que o Projeto é revolucionário porque repõe valores que vêm sendo degradados: a vida humana é o supremo bem a conduzir e a se preservar. E arremata: "O Projeto de Lei é necessário. Urge que se transforme em Direito Positivo. Não é apenas penalmente severo, é também educativo, porque alerta, adverte. E, antes, é eticamente fundamental e socialmente justo, imperioso.

Apresentado no Plenário desta Comissão, na presença do Autor, Senador Darcy Ribeiro, e na ausência do Relator, o Projeto





causou polêmica e levantou questionamentos de ordem jurídica e emoções contestatórias que puseram em risco a sua aprovação. Como não vejo nenhuma aberração jurídica ou contrariedade constitucional ou penal na Proposta, mas, sim, algumas imperfeições e vulnerabilidades que, hermenêuticamente, podem comprometer a necessidade da Proposta se transformar em lei, venho, *permissio venia*, sugerir ao ilustre Relator do Projeto, Senador Cid Sabóia de Carvalho, que, modifique o seu Parecer, e acolha, a título de aperfeiçoamento, as seguintes alterações ao texto original:

EMENDA Nº 1

1º) O Artigo 4º passaria a ter a seguinte redação

"Art. 4º. Transitada em julgado a sentença condenatória de motorista, proprietário do veículo e responsabilizado por delito causador de morte de pessoa, a prefeitura municipal procederá ao leilão do veículo, cujas despesas para a sua realização não poderão exceder a 5% (cinco por cento) do lance mínimo estabelecido.

§ 1º. Provada a co-responsabilidade do proprietário do veículo no homicídio ou no crime de lesões corporais seguida de morte, mesmo que ele não tenha sido o condutor do veículo envolvido no sinistro, o juiz decretará, na sentença condenatória, o leilão, independente de outras sanções civis e penais a que estiver sujeito.

§ 2º. O valor auferido no leilão será integralmente revertido à instituição municipal de amparo à infância."

Com esta nova redação, extirpa-se da aplicação da lei a possibilidade de se cometer a injustiça de confisco do bem sinistrado de propriedade de pessoa que nenhuma participação teve no delito.

Preserva-se, assim, o disposto no inciso XLV do Art. 5º da Constituição Federal: "*Nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas até o limite do valor do patrimônio transferido*".





## EMENDA Nº 2

2º) O Artigo 6º passaria a ter a seguinte redação, extinguindo-se o Art. 7º e renumerando-se os seguintes:

"Art. 6º. Sentença judicial que condenar motorista de veículo automotor por homicídio ou lesões corporais decretará, como pena acessória, a suspensão da habilitação legal de motorista pelo mesmo tempo da pena principal.

§ 1º. O período de interdição temporária para conduzir veículo automotor de que trata este artigo será igual ao tempo da pena principal originalmente decretada, ou ao da soma desta com o da medida de segurança, se ela existir, não se alterando o tempo da incapacidade por medida posterior de redução ou cancelamento da pena principal.

§ 2º. Se, no momento do delito por que foi condenado, o motorista não possuir a Carteira Nacional de Habilitação para conduzir veículo automotor, ele só poderá se candidatar ao documento decorrido o tempo da pena originalmente decretada na sentença, somado ao da medida de segurança, se existir, ficando irredutível o período de interdição, por qualquer ato legal posterior de redução ou cancelamento da pena."

Tenta-se, com essa nova redação, cancelar o extremismo da pena, prevendo-se que o infortúnio poderá acometer trabalhadores que fazem da condução de veículos a sua única profissão. Neste caso, o condenado, ao findar o cumprimento da pena, haver-se-ia com a ociosidade, o desemprego, a marginalidade, agravando-se as dificuldades já naturais de uma reintegração na sociedade, pois estaria impedido ad eternum de exercer a sua profissão. Por outro lado, atende-se à possível arguição de inconstitucionalidade do dispositivo que contrariaria o preceito constitucional do Art. 5º, inciso XLVII, letra "b" da Constituição, que expurga do nosso sistema jurídico a pena de caráter perpétuo. Entretanto, preserva-se o rigor da sanção que durará, na condição de pena acessória, o tempo originalmente decretado na sentença condenatória, irredutível mesmo que medida posterior reduza ou cancele a pena principal, obediente ao espírito da nossa lei de execuções penais.



A interdição aqui cominada quer a decretação da incapacidade temporária do motorista criminoso, condenado, para adquirir licença ou autorização do Poder Público para conduzir veículo automotor, enquanto durar a sua pena principal. Indigno para a atividade, a sociedade, em virtude dos aspectos e das circunstâncias que compuserem o delito pelo qual foi condenado, se protege com a interdição temporária.

#### EMENDA Nº 3

39. Art. 7º, extinto, tem o seu conteúdo transposto e modificado, pelas mesmas razões, e, ainda, por indicação da boa técnica legislativa para um novo parágrafo que integra o Art. 6º.

#### EMENDA Nº 4

40. O Art. 8º passa a ser Art. 7º e mantém o dolo eventual, porém com nova redação, mais clara, defesa ao entendimento equivocado e à sua interpretação defectível.

"Art. 7º. Ao motorista, responsabilizado por acidente, que for condenado por lesões corporais ou homicídio, será atribuído o dolo eventual ou indireto, se ficar provado que no momento do delito:

1) conduzia o veículo em estado voluntário de embriaguês ou resultante do uso de drogas entorpecentes, alucinógenas ou assemelhados;

2) dirigia em excesso de velocidade ou transgredia qualquer outra norma de segurança de trânsito, inclusive aquelas que garantem direito de pedestre;

3) cometeu omissão de socorro."

A presença deste artigo é fundamental para que a lei seja identificada como uma lei penal de trânsito, que objetiva coibir as transgressões que já se transformaram, em nosso país, em violência generalizada e impune, em genocídio crescente, terceira causa mortis entre nós. Se não identificarmos o dolo eventual nos atos dos responsabilizados por lesões corporais e homicídios decorrentes de acidentes de trânsito, provada a transgressão das normas de trânsito





- estaremos simplesmente diante de mais uma lei penal, apêndice do Código Penal, que acrescenta penas a delinquentes eventualmente culpados, mas sem comportamento doloso, que poderão continuar a conduzir veículos, a agredir, ferir, mutilar e matar, após o cumprimento de pequenas penas, porque foram ou negligentes, ou imprudentes ou apenas lhe faltaram perícia como motoristas, mas que, jamais, tiveram a intenção de ferir e matar. Estaríamos diante de mais uma lei piedosa, condescendente, complacente.

EMENDA Nº 5

5º) Por fim, cabe dois pequenos reparos de natureza redacional: no Art. 1º, in fine, substitua-se "nesta Lei" por "na presente Lei"; no Art. 10, ab initio, substitua-se "Esta lei" por "A presente lei". São definições de ordem fonética, do gosto do nobre Senador Josaphat Marinho, que evitam a cacofonia.

Estas, Srs. Senadores, são as minhas sugestões ao ilustre Relator, Senador Cid Sabóia de Carvalho, a quem rogo paciência e espero compreensão, e ao colendo Plenário desta Comissão, da qual receberei, com certeza, a necessária adesão a essas ponderações, tendo em vista a relevância do Projeto e a sua altitude jurídica e social.

Sala das Sessões, de outubro de 1991.

Senador MAURÍCIO CORRÊA

Publicado no DCN - Seção II, de 18/03/93



VOTO EM SEPARADO do Senador MAURÍCIO CORRÊA, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, ao Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, que dispõe sobre a utilização de vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

Em discussão o Projeto de Lei do Senado nº 201, de 1991, de autoria do nobre Senador Darcy Ribeiro, que dispõe sobre a utilização das vias públicas, os acidentes de trânsito e dá outras providências. A Proposta, de caráter penal, pretende cominar sanções severas aos condutores de veículos condenados por delitos que ferem, incapacitam e matam pedestres, passageiros e outros motoristas, 50 mil mortos e 350 mil feridos anualmente no Brasil. Assim, entre outras penas estão previstas: o leilão público do veículo causador de morte de pessoa em acidente de trânsito; a perda definitiva da habilitação do motorista que assassinar ou lesionar pessoa; e a incapacidade definitiva de condutor que, sem habilitação legal, acidentar pessoa "com qualquer consequência", para se tornar apto como motorista.

O Projeto recebeu brilhante Parecer, favorável, sem emendas, do Senador Cid Sabóia de Carvalho, que reitera, com robusta argumentação jurídica, doutrinária e processual, a inteligência constitucional e penal aplicável, para, afinal, afirmar que "trata-se de uma lei penal severa, com sanções drásticas, que punirá, com mais rigor, os culpados por acidentes de trânsito"; (...) da primeira lei punitiva, neste território especial, cujo objetivo é defen-

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA  
PLS N.º 201 de 1991  
Fls. 26





der, zelar e preservar a vida humana". E continua: "As leis, nesta área, são débeis (...) e vêem os crimes contra a vida humana como "acidentes fatais", sinistros fortuitos ou de força maior, "consequências" que a legislação penal ordinária deve cuidar, com todas as suas defecções e tibiezas, que vai da condescendência da norma até a morosidade dos processos e a piedade dos tribunais". O Relator assinala que o Projeto é revolucionário porque repõe valores que vêm sendo degradados: a vida humana é o supremo bem a conduzir e a se preservar. E arremata: "O Projeto de Lei é necessário. Urge que se transforme em Direito Positivo. Não é apenas penalmente severo, é também educativo, porque alerta, adverte. E, antes, é eticamente fundamental e socialmente justo, imperioso.

Apresentado no Plenário desta Comissão, na presença do Autor, Senador Darcy Ribeiro, e na ausência do Relator, o Projeto causou polêmica e levantou questionamentos de ordem jurídica e emoções contestatórias que puseram em risco a sua aprovação. Como não vejo nenhuma aberração jurídica ou contrariedade constitucional ou penal na Proposta, mas, sim, algumas imperfeições e vulnerabilidades que, hermeneuticamente, podem comprometer a necessidade da Proposta se transformar em lei, venho, *permissio venia*, sugerir ao ilustre Relator do Projeto, Senador Cid Sabóia de Carvalho, que, modifique o seu Parecer, e acolha, a título de aperfeiçoamento, as seguintes alterações ao texto original:





## EMENDA Nº 1

3

1º) O Artigo 4º passaria a ter a seguinte redação

"Art. 4º. Transitada em julgado a sentença condenatória de motorista, proprietário do veículo e responsabilizado por delito causador de morte de pessoa, a prefeitura municipal procederá ao leilão do veículo, cujas despesas para a sua realização não poderão exceder a 5% (cinco por cento) do lance mínimo estabelecido.

§ 1º. Provada a co-responsabilidade do proprietário do veículo no homicídio ou no crime de lesões corporais seguida de morte, mesmo que ele não tenha sido o condutor do veículo envolvido no sinistro, o juiz decretará, na sentença condenatória, o leilão, independente de outras sanções civis e penais a que estiver sujeito.

§ 2º. O valor auferido no leilão será integralmente revertido à instituição municipal de amparo à infância."

Com esta nova redação, extirpa-se da aplicação da lei a possibilidade de se cometer a injustiça de confisco do bem sinistrado de propriedade de pessoa que nenhuma participação teve no delito.

Preserva-se, assim, o disposto no inciso XLV do Art. 5º da Constituição Federal: "Nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas até o limite do valor do patrimônio transferido".





## EMENDA Nº 2

2º) O Artigo 6º passaria a ter a seguinte redação, extinguindo-se o Art. 7º e renumerando-se os seguintes:

"Art. 6º. Sentença judicial que condenar motorista de veículo automotor por homicídio ou lesões corporais decretará, como pena acessória, a suspensão da habilitação legal de motorista pelo mesmo tempo da pena principal.

§ 1º. O período de interdição temporária para conduzir veículo automotor de que trata este artigo será igual ao tempo da pena principal originalmente decretada, ou ao da soma desta com o da medida de segurança, se ela existir, não se alterando o tempo da incapacidade por medida posterior de redução ou cancelamento da pena principal.

§ 2º. Se, no momento do delito por que foi condenado, o motorista não possuir a Carteira Nacional de Habilitação para conduzir veículo automotor, ele só poderá se candidatar ao documento decorrido o tempo da pena originalmente decretada na sentença, somado ao da medida de segurança, se existir, ficando irredutível o período de interdição, por qualquer ato legal posterior de redução ou cancelamento da pena."

Tenta-se, com essa nova redação, cancelar o extremismo da pena, prevendo-se que o infortúnio poderá acometer trabalhadores que fazem da condução de veículos a sua única profissão. Neste

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA  
PLS. 201 de 1991  
24





caso, o condenado, ao findar o cumprimento da pena, haver-se-ia com a ociosidade, o desemprego, a marginalidade, agravando-se as dificuldades já naturais de uma reintegração na sociedade, pois estaria impedido ad eternum de exercer a sua profissão. Por outro lado, atende-se à possível arguição de inconstitucionalidade do dispositivo que contrariaria o preceito constitucional do Art. 5º, inciso XLVII, letra "b" da Constituição, que expurga do nosso sistema jurídico a pena de caráter perpétuo. Entretanto, preserva-se o rigor da sanção que durará, na condição de pena acessória, o tempo originalmente decretado na sentença condenatória, irredutível mesmo que medida posterior reduza ou cancele a pena principal, obediente ao espírito da nossa lei de execuções penais.

A interdição aqui cominada quer a decretação da incapacidade temporária do motorista criminoso, condenado, para adquirir licença ou autorização do Poder Público para conduzir veículo automotor, enquanto durar a sua pena principal. Indigno para a atividade, a sociedade, em virtude dos aspectos e das circunstâncias que compuserem o delito pelo qual foi condenado, se protege com a interdição temporária.

#### EMENDA Nº 3

3º. Art. 7º extinto, tem o seu conteúdo transeposto e modificado, pelas mesmas razões, e, ainda, por indicação da boa técnica legislativa para um novo parágrafo que integra o Art. 6º.

#### EMENDA Nº 4

4º. O Art. 8º passa a ser Art. 7º e mantém o dolo eventual, porém com nova redação, mais clara, defensiva ao entendimen-

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PLS 201 de 91

25





to equivocado e à sua interpretação defectível:

"Art. 7º. Ao motorista, responsabilizado por acidente, que for condenado por lesões corporais ou homicídio, será atribuído o dolo eventual ou indireto, se ficar provado que no momento do delito:

1) conduzia o veículo em estado voluntário de embriaguês ou resultante do uso de drogas entorpecentes, alucinógenas ou assemelhados;

2) dirigia em excesso de velocidade ou transgredia qualquer outra norma de segurança de trânsito, inclusive aquelas que garantem direito de pedestre;

3) cometeu omissão de socorro."

A presença deste artigo é fundamental para que a lei seja identificada como uma lei penal de trânsito, que objetiva coibir as transgressões que já se transformaram, em nosso país, em violência generalizada e impune, em genocídio crescente, terceira causa mortis entre nós. Se não identificarmos o dolo eventual nos atos dos responsabilizados por lesões corporais e homicídios decorrentes de acidentes de trânsito, provada a transgressão das normas de trânsito - estaremos simplesmente diante de mais uma lei penal, apêndice do Código Penal, que acrescenta penas a delinquentes eventualmente culpados, mas sem comportamento doloso, que poderão continuar a condu-





zir veículos, a agredir, ferir, mutilar e matar, após o cumprimento de pequenas penas, porque foram ou negligentes, ou imprudentes ou apenas lhe faltaram perícia como motoristas, mas que, jamais, tiveram a intenção de ferir e matar. Estaríamos diante de mais uma lei piedosa, condescendente, complacente.

## EMENDA Nº 5

5º) Por fim, cabe dois pequenos reparos de natureza redacional: no Art. 1º, in fine, substitua-se "nesta Lei" por "na presente Lei"; no Art. 10, ab initio, substitua-se "Esta lei" por "A presente lei". São definições de ordem fonética, do gosto do nobre Senador Josaphat Marinho, que evitam a cacofonia.

Estas, Srs. Senadores, são as minhas sugestões ao ilustre Relator, Senador Cid Sabóia de Carvalho, a quem rogo paciência e espero compreensão, e ao colendo Plenário desta Comissão, da qual receberei, com certeza, a necessária adesão a essas ponderações, tendo em vista a relevância do Projeto e a sua altitude jurídica e social.

Sala das Sessões, de outubro de 1991.

Senador MAURÍCIO CORRÊA





Projeto de Lei, 3674/93

Dispõe sobre a utilização das vias públicas, acidentes de trânsito e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. As ruas, estradas, praças e demais vias públicas são de uso dos pedestres, sendo consentido o trânsito por elas de veículos automotores nas condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º. Entende-se como acidente de trânsito, para os efeitos desta Lei, qualquer sinistro envolvendo veículo automotor, a colisão de veículos contra obstáculo, de veículos entre si e atropelamento de pedestre.

Art. 3º. O veículo causador de acidente de trânsito do qual resultar morte de pessoa, será apreendido pela autoridade de trânsito imediatamente após os procedimentos legais de perícia técnica, e guardado, sob custódia, em depósito da prefeitura do município em cujo território ocorreu o fato.

Art. 4º. Transitada em julgado a sentença condenatória de motorista responsável por delito causador de morte de pessoa a prefeitura municipal procederá ao leilão do veículo, cujas despesas para a sua realização não poderão exceder a cinco por cento do lance mínimo estabelecido.

Parágrafo único. O valor auferido no leilão será integralmente revertido à instituição municipal de amparo à infância.

Art. 5º. Conhecida a autoria do acidente, será determinada, pelo órgão de trânsito, até vinte e quatro horas após o fato, a suspensão da habilitação do motorista.

Art. 6º. Sentença judicial que condenar motorista de veículo automotor por homicídio ou lesões corporais contra pessoa decretará, como pena acessória, a perda definitiva da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 7º. Sentença judicial decretará a incapacidade definitiva do réu para licenciar-se como motorista, em qualquer categoria, se o condutor de veículo que acidentou pessoa, com qualquer consequência, não possuir a habilitação legal de motorista.

Art. 8º. Presume-se o dolo eventual do motorista que causar lesão corporal ou morte de pessoa, quando ocorrer excesso

2/1





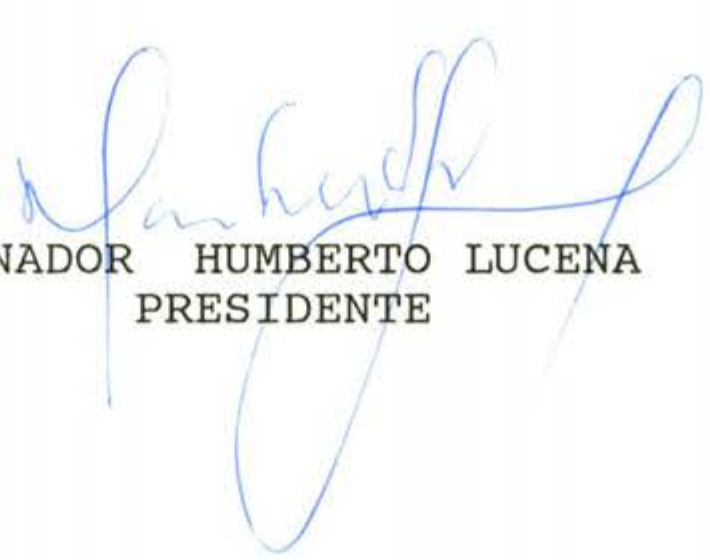
de velocidade do veículo, avanço de sinal de trânsito, desrespeito a direito do pedestre ou omissão de socorro.

Art. 9º. As sanções cominadas nesta Lei não prejudicam a aplicação de outras, cabíveis nos processos judiciais que apreciarem o delito.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 31 DE MARÇO DE 1993



SENADOR HUMBERTO LUCENA  
PRESIDENTE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**  
**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**  
**PROJETO DE LEI Nº 3.672 DE 1993**

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 07 / 5 / 93, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 1993.

  
RONALDO DE OLIVEIRA NORONHA  
Secretário





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 3.710/93, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

OF. Nº 01/93-CECT

Brasília, 1º de agosto de 1993  
Defiro a apensação ao Projeto de Lei nº 3.710/93 dos seguintes Projetos: 4.455/84; 4.394/89; 4.915/90; 631/91; 1.180/91; 1.198/91; 1.315/91; 1.512/91; 1.522/91; 1.553/91; 1.672/91; 1.822/91; 1.854/91; 2.228/91; 2.229/91; 2.276/91; 2.413/91; 2.601/92; 3.313/92; 3.672/93; 3.749/93; 3.767/93; 3.896/93. Publique-se.  
Em 12/08/93

Presidente

Senhor Presidente,

Em atendimento a disposição regimental, solicito a Vossa Excelência autorizar a apensação dos projetos de lei relacionados em anexo ao de nº 3.710/93 - do Poder Executivo - que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", por versarem sobre matérias conexas.

Atenciosamente,

Deputado GILSON MACHADO  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA  
DD. Presidente da Câmara dos Deputados  
N e s t a