



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

#### **PROJETO DE LEI Nº 3737, DE 2008.**

**(Do Sr. Marcelo Almeida)**

Altera a Lei 9.503, de 1997  
(Código de Trânsito Brasileiro), para tipificar  
o crime de perigo de trânsito.

**Autor:** Deputado LEONARDO VILELA

**Relator:** Deputado MARCELO ALMEIDA

## **I – RELATÓRIO**

A proposição em exame prevê uma modificação no Código de Trânsito Brasileiro, com inovação no ordenamento jurídico penal, pela criação de um novo tipo penal, com a seguinte redação:

**“Art. 312 A - Deixar de promover o adequado manejo ou guarda de animais que visem a serviço, comércio ou cria de estimação, impedindo ou prejudicando o livre trânsito nas vias públicas, de modo a gerar perigo de acidente de trânsito:**

**Pena: Multa**

**§ 1º. Se a ação ou omissão do responsável pelo animal causar acidente de trânsito:**

**Pena: detenção de um a dois anos e multa.**

**§ 2º Se causar acidente de trânsito com morte:**

**Pena: reclusão de dois a quatro anos e multa.”**

O ilustre autor da proposição, em sua justificativa, procura elencar as razões de fato pelas quais entende ser importante a criminalização da conduta indicada acima, além de expor os motivos que justificariam a alteração no artigo 26 do Código de Trânsito Brasileiro – ao qual, segundo a proposição em análise, seria incluído um inciso III, prevendo ser obrigação dos usuários das vias terrestres “manejar e guardar adequadamente os animais sob sua responsabilidade, de modo a impedir que animais tenham acesso às vias públicas gerando perigo de acidente de trânsito”.

Aduz ainda que a omissão no manejo adequado e na guarda de animais geram constantemente grandes perigos de acidentes nas estradas brasileiras e que, não obstante, “tal conduta não é considerada crime no Brasil”.

O projeto de lei em questão foi remetido inicialmente para a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. O parecer do relator, Sr. Sandes Júnior, foi no sentido de sua rejeição, nos moldes em que foi proposto originalmente, sendo que houve apresentação de substitutivo que prevê o acréscimo de um artigo 255-A ao Código de Trânsito Brasileiro, o qual estabelece a imposição de sanções administrativas em lugar das sanções penais originalmente previstas na proposição, nos seguintes termos:

**“Art. 255-A. Deixar que animal de criação ingresse em via pública, sem um guia, ou deixá-lo solto em área lindeira que permita o acesso à via urbana ou em faixa de domínio.**

**Infração – grave;**

**Penalidade – multa**

**Medida administrativa: recolhimento do animal.**

Assim, o substitutivo apresentado procurou caracterizar a infração administrativa de abandono de animal em via pública, com imposição das sanções administrativas correspondentes, de modo a disciplinar a matéria.

A seguir, foi encaminhada a proposição em análise a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, incumbida que está, nos termos regimentais, de pronunciar-se sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa da medida.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Cumprе destacar, inicialmente, a inadequada opção pela criação de tipos penais para procurar coibir ou reprimir comportamentos dos quais o direito penal não deve em nenhuma hipótese se ocupar, pelas razões expendidas a seguir.

De forma geral, há uma tendência a confiar, por comodismo, ao direito penal, missões que não lhe cabem, inclusive quando se trata de problemas no trânsito. A Criminologia ensina que há duas maneiras de se enfrentar esse tema: (a) colocando em prática medidas ligadas aos cinco eixos que governam o assunto (Educação; Engenharia - das estradas, das ruas e

dos carros -; Fiscalização; Primeiros socorros; e Punição); (b) confiando na eficácia da lei penal (edição de novas leis e sua efetiva aplicação).

O primeiro modelo de prevenção mencionado envolve necessariamente uma eficiente coordenação entre medidas penais (para condutas mais graves, como homicídio no trânsito) e extra-penais. O segundo encontra-se calcado na prevenção puramente "penal" (leis mais duras, grande propaganda midiática das leis novas, leis simbólicas, penas mais severas etc.).

A Europa adota o primeiro modelo rigorosamente e vem diminuindo em 5% ao ano as mortes no trânsito. O Brasil segue o segundo modelo e vem aumentando as mortes em 4% ao ano.

Assim, os que adotam o modelo integral de prevenção (prevenção primária, secundária e terciária; no caso do trânsito: Educação, Engenharia, Fiscalização, Primeiros socorros e Punição) vêm alcançando resultados mais efetivos. Quem se inclina pela linha populista punitiva apenas logra a população com medidas penais mais severas, sem, contudo atingir o cerne do problema. As novas leis penais, em razão da intensificação da fiscalização e da propaganda midiática, acabam tendo certo efeito preventivo apenas nos seus primeiros meses de vigência, com posterior recrudescimento.

Outrossim, o direito penal deve cuidar apenas da tutela de *bens jurídicos*, considerados estes como aqueles bens mais relevantes, e essenciais para a manutenção e sobrevivência da sociedade, e isso não ocorre no caso em tela, razão pela qual incorre a proposição em análise em violação ao *princípio da intervenção mínima* e ao *princípio da fragmentariedade*, ambos *princípios norteadores de direito penal*.

O princípio da intervenção mínima, também conhecido como *ultima ratio*, preconiza que o direito penal somente deve intervir nos casos de ataques muito graves aos bens jurídicos mais importantes, deixando aos demais a aplicação de sanções extrapenais. Para alguns estudiosos, como Mirabete, decorre do próprio *princípio constitucional da legalidade*, o que tornaria, por via indireta, inconstitucional a lei em questão, caso aprovada em sua forma original.

Segundo esse princípio, se outras formas de sanção ou outros meios de controle social revelarem-se suficientes para a tutela desse bem, a sua criminalização é inadequada e não recomendável. Se para o restabelecimento da ordem jurídica violada forem suficientes medidas civis ou administrativas, são estas que devem ser empregadas, e não as penas<sup>1</sup>.

Então, o Direito Penal deve efetivamente constituir a *ultima ratio*, isto é, deve atuar somente quando os demais ramos do Direito revelarem-se incapazes de dar a tutela devida aos mais relevantes bens da vida do indivíduo e da sociedade.

A recorrente inobservância do princípio em exame leva ao descrédito não apenas o direito penal, mas a própria sanção, que acaba perdendo sua força intimidativa.

Ainda, a adoção da medida pretendida fere o *princípio penal da fragmentariedade*, segundo o qual o direito penal não deve sancionar todas as condutas lesivas dos bens jurídicos, mas apenas aquelas condutas mais graves e mais perigosas praticadas contra os bens mais relevantes.

Cuida-se de corolário do princípio da intervenção mínima, do qual decorre (acaba por decorrer também do princípio constitucional da legalidade).

---

<sup>1</sup> BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de Direito Penal, Parte Geral, volume 1*. P. 13. 11<sup>a</sup> Ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

Como referido, o direito penal não protege todos os bens jurídicos de violações, apenas os mais importantes. E, dentre esses, não os protege de *todas* as lesões, intervindo apenas nos casos de maior gravidade, protegendo um fragmento dos interesses jurídicos. Por isso é reputado fragmentário – limita-se a castigar as ações mais graves praticadas contra os bens jurídicos mais importantes. Portanto, deve ocupar-se da proteção somente de uma parte dos bens protegidos pela ordem jurídica.

Ainda, a ressaltar o descompasso da proposição em exame com princípios constitucionais, e com princípios regentes de direito penal, necessariamente presentes num Estado Democrático de Direito, vale destacar a disposição contida no parágrafo 1º do artigo 312-A, que se pretende criar, no qual se estabelece pena de um a dois anos para a mera causação de acidente de trânsito, sem especificar seus efeitos, enquanto o vigente artigo 303 do CTB estabelece pena de detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, para quem praticar o crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Evidente, pois, a desproporção. É flagrante a violação aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, diretamente ligados ao próprio princípio constitucional da dignidade da pessoa humana<sup>2</sup>, que representam garantia de realização dos direitos fundamentais, o que inquina de inconstitucionalidade o projeto de lei em análise.

Logo, no caso tratado, em que pretende-se proibir um comportamento consistente na omissão relacionada a guarda de animais – que podem invadir as vias de circulação terrestres e ocasionar acidentes – não se deve cogitar da atuação do direito penal. Por certo serão mais adequadamente reprimidas as condutas em questão por meio de sanções administrativas rigorosas, inclusive com a imposição de pesadas multas, na forma do Substitutivo apresentado na Comissão de Viação e Transportes desta Casa.

---

<sup>2</sup> Cf. SILVA, José. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. São Paulo, Malheiros, 2012.

Quanto à técnica legislativa, não há ressalvas a serem feitas à proposição ou ao substitutivo já referido – ambas estão em consonância com os preceitos da Lei Complementar Nº. 95/98, que estabelece os parâmetros aplicáveis à matéria.

Por todo o exposto, voto pela inconstitucionalidade, injuridicidade, e boa técnica legislativa do Projeto de Lei 3.737, de 2008, com a sua consequente rejeição, e pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do substitutivo apresentado no âmbito da Comissão de Viação e Transportes desta Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões, 11 de março de 2014.

Deputado **MARCELO ALMEIDA** (PMDB/PR)