



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.909, DE 2019 **(Do Sr. Guilherme Derrite)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, para criar um novo tipo penal que previne e pune a conduta de desrespeito à fiscalização de trânsito.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta norma altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, e cria um novo tipo penal que previne e pune adequadamente a conduta de desrespeito à fiscalização de trânsito empreendida por autoridades competentes e seus agentes.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do artigo 312-B, nos termos seguintes:

“Art. 312-B. Opor-se à execução de ato legal de fiscalização de trânsito, mediante:

I - desrespeito à ordem de parada;

II - evasão de fiscalização de trânsito na condução de veículo automotor;

III - geração, por meio de manobras evasivas ou condução temerária, de risco às pessoas ou ao patrimônio alheio;

IV - violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio;

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

§ 1º - Se o ato, em razão da oposição, não se executa:

Pena - reclusão, de um a três anos.

§ 2º - As penas deste artigo são aplicáveis sem prejuízo das correspondentes aos eventuais crimes contra a pessoa ou ao patrimônio também cometidos”. (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei possui o escopo de alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, e, assim, criar um novo tipo penal que previne e pune a pernicioso e altamente deletéria conduta de desrespeito à fiscalização de autoridades e agentes de trânsito.

Infelizmente, a experiência policial revela que são deveras recorrentes os casos de desrespeito à fiscalização de trânsito, que são comportamentos que vão desde a mera desobediência à autoridade competente e/ou a seus agentes, até a grave conduta comumente chamada de “furo de bloqueio”, as quais são, sob o ponto de vista de organização social e de manutenção da ordem pública, muito prejudiciais e que, inevitavelmente, redundam em sérios problemas, como, por exemplo, danos ao patrimônio público e privado, atropelamentos a transeuntes, a policiais e a agentes públicos, os quais, tragicamente, por vezes ocasionam até mesmo a morte de profissionais em situação de atividade e de pessoas inocentes.

E é por este motivo que emerge da realidade social hodierna, de modo evidente, entre outras relevantes ações estatais que se fazem necessárias, como a educação o para o trânsito, a necessidade de alteração legislativa a fim de que o Estado passe a tratar de forma mais gravosa e atentamente as condutas tendentes à oposição à execução de atos legais de fiscalização de trânsito mediante (i) o desrespeito à ordem de parada; (ii) a evasão de fiscalização de trânsito na condução de veículo automotor; (iii) a geração, por meio de manobras evasivas ou condução temerária, de risco às pessoas ou ao patrimônio alheio; (iv) a violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio; pois estas possuem elevado potencial de riscos e de danos à Administração, às pessoas e ao patrimônio público e privado.

Nesta senda, há de se esclarecer que a análise das estatísticas policiais e dos órgãos públicos responsáveis pela segurança viária (atuantes na engenharia e fiscalização de trânsito) lamentavelmente revela que as condutas suprarreferenciadas são rotineiras e altamente nocivas para a vida em sociedade: são recorrentes os casos de condutores que, ao desrespeitar as fiscalizações de trânsito e/ou os bloqueios policiais, (a) atropelam transeuntes e agentes públicos, ocasionando graves lesões corporais, ou até mesmo a morte de pessoas inocentes; (b) geram colisões entre veículos, particulares e/ou estatais, proporcionando, inevitavelmente, relevantes prejuízos materiais; (c) perturbam a ordem pública e a paz social ao transitar nas vias públicas em fuga e/ou velocidade incompatível, gerando, assim, grave risco a pedestres e demais condutores que trafegam nas vias.

Assim, a compreensão humana mediana há de concluir que comportamentos humanos que geram perversos resultados como estes acima citados (entre outros tão ou mais nefastos), devem ser repelidos e evitados pelo Estado, o qual, até o presente momento mostrou-se incapaz de controlar tais atos e de cumprir o seu papel de garantir a paz social mediante o emprego de outros ramos do Direito menos intensos que o Direito Penal.

Sendo assim, é impositivo que o Estado brasileiro passe a empregar o Direito Penal para prevenir e punir condutas como as ora discutidas, já que este é a disciplina do Direito Público que regula o exercício do poder punitivo do Estado e que objetiva a redução de comportamentos (como estes presentemente discutidos) considerados altamente reprováveis ou danosos ao organismo social, e que afetam bens jurídicos indispensáveis à própria conservação e o progresso da sociedade: como indiscutivelmente é a segurança viária e o trânsito de nossas vias públicas.

Nesta linha, deve-se esclarecer, conforme revela a mera observação da realidade, que o Direito Administrativo, e outras esferas do Direito menos impositivas, como é o Direito Civil, por exemplo, mostraram-se ineficientes para tal mister.

E, portanto, a *ultima ratio* do Direito e da atuação estatal deve ser trazida à baila para que, com a sua força vinculante e coercitiva, a legislação pátria passe a ser capaz de garantir ao Estado a eficácia de sua obrigatória função de impedir novas tragédias no trânsito de nossas cidades e de salvaguardar a população e o patrimônio público e o privado de exposições e prejuízos desnecessários e evitáveis.

Outrossim, a presente proposta de inovação legislativa, além de tipificar a conduta de opor-se à execução de ato legal de fiscalização de trânsito, estabelece como preceito secundário para a eventual novel norma penal a sanção de detenção de seis meses a dois anos,

e também estabelece que se o ato de fiscalização de trânsito, em razão da oposição, não se executar, a pena a ser impingida deve ser mais elevada, quer seja de reclusão, de um a três anos, por conta da maior gravidade de tal ato e, sobretudo, por conta dos malefícios que tal conduta ocasiona para a Administração e para o relevante serviço público que esta desempenha.

Ainda, a fim de explicar os preceitos secundários da norma penal ora proposta, no que tange ao *caput*, atendendo aos consolidados princípios trazidos pela doutrina jurídico-penal quanto à Teoria das Penas, propõe-se uma sanção penal de detenção, de seis meses a dois anos e, sendo assim, a pena mínima, por não ser superior a 1 (um) ano, permitirá a aplicação da suspensão condicional do processo, prevista no artigo 89, da Lei nº 9.099/95; e a pena máxima, igual a 2 (dois) anos, fará com que se trate, *a priori*, de infração penal de menor potencial ofensivo, e que este crime processe-se sob o rito sumaríssimo dos Juizados Especiais Criminais.

Por seu turno, quanto ao parágrafo primeiro ora proposto, este traz uma figura qualificada se, em razão do desrespeito à fiscalização de trânsito, o ato legal (de fiscalização e ordenamento de trânsito) deixar de ser realizado, e, neste caso, a pena de reclusão proposta, de um a três anos, fará com que o rito seja o ordinário e que alguns dos institutos despenalizadores inculpidos na Lei nº 9.099/95 deixem de ser aplicados, tudo por conta da maior gravidade do ato e das conseqüências mais danosas que a Administração e os serviços públicos essenciais experimentam com tal conduta (o maior grau de reprovabilidade do comportamento).

Nesta linha, no parágrafo segundo, propõe-se que as penas propostas “sejam aplicáveis sem prejuízo das correspondentes aos eventuais crimes contra a pessoa ou ao patrimônio também cometidos”, e, assim, estabelece-se um concurso material necessário com outros crimes autônomos como a lesão corporal ou de homicídio na direção de veículo automotor e o dano, entre outros possíveis de ocorrerem em decorrência da conduta inicial que se pretende criminalizar.

Sendo assim, feita esta singela explanação sobre a proposta, esclarece-se que, subsidiariamente, este Projeto de Lei também visa a apoiar e fomentar as discussões sobre a segurança viária e também mobilizar a sociedade e o Congresso Nacional em prol do tema, filiando-se, por conseguinte, ao movimento “Maio Amarelo: Atenção Pela Vida¹”. De tal sorte, apresenta-se, oportunamente, este PL nesta data, pois, “em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito” e, “com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza”².

Destarte, trazem-se à baila os relevantes dados sobre a problemática ora atacada e que se pretende minimizar com a proposta ora apresentada:

“A Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. O documento foi elaborado com base em um **estudo da OMS (Organização Mundial da Saúde) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em**

¹ Extraído de <https://maioamarelo.com/o-movimento>, consulta em 9 de maio de 2019.

² O amarelo simboliza a atenção, a sinalização e também a advertência no trânsito.

178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com seqüelas.

São três mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade; o segundo, na faixa de 5 a 14 anos; e o terceiro, na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano ou um percentual entre 1% e 3% do PIB (Produto Interno Bruto) de cada país.

Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa de mortalidade) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a “Década de Ação para a Segurança no Trânsito” é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2020.” (Projeto Maio Amarelo, Extraído de <https://maioamarelo.com/o-movimento>, consulta em 9 de maio de 2019) (Grifos e negritos nossos).

Portanto, tendo em vista (a) os dados supracitados, (b) que a adoção de medidas eficazes para a redução de acidentes de trânsito é uma demanda urgente em nossa sociedade, (c) que o trânsito deve ser seguro para todos em qualquer situação e (d) que o papel do Estado neste ponto é primordial, apresenta-se a presente proposição de alteração legislativa com especial respeito aos Princípios do Direito Penal pátrio, sobretudo:

- (i) o Princípio da Fragmentariedade, pois o Estado deve, por meio do Direito Penal, proteger os bens jurídicos mais importantes e intervir nos casos de maior gravidade (exatamente como ora é proposto);
- (ii) o Princípio da Intervenção Mínima, pois o Estado deve intervir na realidade sociedade, por intermédio do Direito Penal quando os outros ramos do Direito não conseguirem prevenir a conduta ilícita e/ou proteger os bens jurídicos relevantes (no caso em tela, o Direito Administrativo mostrou-se ineficaz para resolver, sozinho, a problemática do desrespeito à fiscalização de trânsito e das consequências nefastas de tal conduta);
- (iii) o Princípio da Ofensividade, pois o Estado deve intervir com a *ultima ratio* do Direito sempre que, além de ser reprovável, uma conduta humana ofender um bem jurídico provocando uma lesão efetiva ou um perigo concreto a um bem elegido como relevante pela sociedade.

Por fim, esclarece-se que a medida ora proposta é essencial para que o Brasil passe a empreender um efetivo combate aos crimes de trânsito e às suas trágicas consequências, e, assim, passe a praticar uma punição eficaz de criminosos que ousam desafiar a soberania estatal e a autoridade dos agentes públicos destacados para manter a ordem pública nas vias de nossas cidades.

Portanto, na busca da realização da Justiça e em face da extrema relevância da medida aqui proposta, conta-se com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para a rápida aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 15 de maio de 2019,
apoando e filiando-se ao movimento Maio Amarelo de
conscientização e de respeito no trânsito.

GUILERME DERRITE
DEPUTADO FEDERAL
PP-SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO XIX **DOS CRIMES DE TRÂNSITO**

Seção II **Dos Crimes em Espécie**

Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena

restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

I - trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;

II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;

III - trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;

IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito. (Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.

.....

.....

LEI Nº 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995

Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III DOS JUIZADOS ESPECIAIS CRIMINAIS DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Seção VI Disposições Finais

Art. 88. Além das hipóteses do Código Penal e da legislação especial, dependerá de representação a ação penal relativa aos crimes de lesões corporais leves e lesões culposas.

Art. 89. Nos crimes em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a um ano, abrangidas ou não por esta Lei, o Ministério Público, ao oferecer a denúncia, poderá propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes os demais requisitos que autorizariam a suspensão condicional da pena (art. 77 do Código Penal).

§ 1º Aceita a proposta pelo acusado e seu defensor, na presença do Juiz, este, recebendo a denúncia, poderá suspender o processo, submetendo o acusado a período de prova, sob as seguintes condições:

I - reparação do dano, salvo impossibilidade de fazê-lo;

II - proibição de freqüentar determinados lugares;

III - proibição de ausentar-se da comarca onde reside, sem autorização do Juiz;

IV - comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente, para informar e justificar suas atividades.

§ 2º O Juiz poderá especificar outras condições a que fica subordinada a suspensão, desde que adequadas ao fato e à situação pessoal do acusado.

§ 3º A suspensão será revogada se, no curso do prazo, o beneficiário vier a ser processado por outro crime ou não efetuar, sem motivo justificado, a reparação do dano.

§ 4º A suspensão poderá ser revogada se o acusado vier a ser processado, no curso do prazo, por contravenção, ou descumprir qualquer outra condição imposta.

§ 5º Expirado o prazo sem revogação, o Juiz declarará extinta a punibilidade.

§ 6º Não correrá a prescrição durante o prazo de suspensão do processo.

§ 7º Se o acusado não aceitar a proposta prevista neste artigo, o processo prosseguirá em seus ulteriores termos.

Art. 90. As disposições desta Lei não se aplicam aos processos penais cuja instrução já estiver iniciada.

Art. 90-A. As disposições desta Lei não se aplicam no âmbito da Justiça Militar.

(Artigo acrescido pela Lei nº 9.839, de 27/9/1999)

.....

FIM DO DOCUMENTO