



C0074498A

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.

**APRECIAÇÃO:**

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 perniciosa 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 *utima 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 obrigatoriedade 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 insculpidos na Lei nº 9.099/95 deixem de ser aplicados, tudo por conta da maior gravidade do ato e das consequências 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 Vida<sup>1</sup>”. 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”<sup>2</sup>.

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**

---

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

<sup>2</sup> 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**

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

## **LEI N° 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 N° 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995**

Dispõe sobre os Juizados Especiais Civis 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**