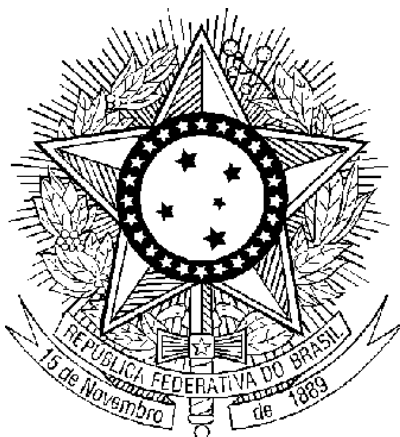




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 74-A, DE 2007

(Da Sra. Solange Amaral)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. CAMILO COLA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação deste e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, com substitutivo (relator: DEP. COLBERT MARTINS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

IV - Projetos apensados: 1332/15, 1352/15, 2581/15 e 6068/19

(*) Atualizado em 11/02/20, para inclusão de apensados (4)

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º. A Lei No. 9.503, de 23/09/199, passa a vigorar com as seguintes alterações.

Art. 58.

Parágrafo Único. É proibida a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos demais veículos, salvo se autorizado por autoridade de trânsito ou sinalização específica, a ser definida de acordo com as especificidades de cada região, cabendo ao agente de trânsito a apreensão e remoção do veículo.

.....

.....

Art. 170. Dirigir ameaçando os ciclistas e os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:

.....

.....

.....

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os ciclistas, pedestres ou veículos, água ou detritos:

.....

.....

.....

Art. 256. Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e suspensão;

Medida administrativa: retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

.....

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código do Processo Penal, bem como a Lei No. 9.099, de 26 de setembro de 1965, no que couber.

Parágrafo Primeiro. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal danosa as normas do Código Penal e do Código de Processo Penal.

Parágrafo Segundo. Aplicam-se aos crime de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei No. 9.099, de 26 de setembro de 1995.

Parágrafo Terceiro. São considerados crimes de lesão corporal dolosa:

I – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir em acostamento;

II – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir na contra-mão;

III – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir sob a influência do álcool ou de substância de efeitos análogos;

IV – Vitimar ciclista por deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito;

V – Vitimar ciclista por não guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta;

VI – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente;

VII – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao trafegar em velocidade incompatível com a velocidade estabelecida para a via, ou em velocidade incompatível com o fluxo de veículos em razão de motivos circunstanciais;

VIII - Vitimar ciclista ou pedestre por não dar prioridade a esses no tráfego;

IX – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros por dirigir sem a habilitação ou com a habilitação vencida;

X - Deixar o condutor do veículo, e seu acompanhante eventual, por ocasião de acidente vitimando ciclista, pedestre ou terceiros de prestar socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima por crime doloso, se imporá a prisão em flagrante, e se exigirá fiança, mesmo que seja prestado pronto e integral socorro.

Art. 302. Praticar homicídio doloso na direção de veículo automotor:

Pena: detenção de seis anos, e proibição de se obter a permissão para dirigir veículo automotor.

Parágrafo Único. No homicídio doloso cometido à direção de veículo automotor, a pena é aumentada da metade ou de dois terços se o agente:

I – Não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação;

II – Praticá-lo em faixa de pedestre, em ciclofaixa, em ciclovia, no acostamento ou na calçada;

III – Deixar de prestar socorro à vítima do acidente;

IV – No exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros;

V – Praticá-lo sob influência do álcool, de qualquer substância entorpecente ou de qualquer substância que determina dependência física ou psíquica.

Art. 303. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor

Pena:

Parágrafo Único.

I -

II -

III -

IV -

Art. 2º. Renumere-se os demais artigos.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Compete ao legislador, em função das naturais e aceleradas transformações pelas quais passa a sociedade, adequar a lei aos novos hábitos, usos e costumes.

Ao longo dos últimos anos, expandiu-se vigorosamente, no Brasil, tanto a prática do ciclismo esportivo como a utilização da bicicleta como meio de transporte.

Atualmente, a frota nacional de bicicletas é da ordem de, aproximadamente, 50 milhões de veículos, utilizados, em sua esmagadora maioria, por operários que dependem desse veículo para ir trabalhar e retornar aos seus lares.

Apesar da expansão da frota nacional de bicicletas, o Brasil possui, hoje, apenas 600 quilômetros de ciclovias, o que resulta em elevado número de acidentes fatais, vitimando pessoas que dependem da utilização da bicicleta para sobreviver.

Desse modestíssimo total, 140 quilômetros estendem-se pelas vias da cidade do Rio de Janeiro, constituindo a maior malha cicloviária do País, em virtude de a Prefeitura trabalhar com o objetivo de oferecer ao carioca uma infra-estrutura adequada à prática do ciclismo como meio de transporte, lazer e esporte.

A carência de vias exclusivas para quem pedala no Brasil é retratada, com precisão, pelo Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2002. Naquele ano, 18.877 cidadãos morreram em acidentes de trânsito. Desse total, 1.529 eram ciclistas e 4.770, pedestres.

Examinados esses lastimáveis eventos por Regiões, foram 1.126 vítimas fatais na Região Norte, sendo 153 ciclistas e 363 pedestres; 7.506 vítimas fatais na Região Nordeste, sendo 517 ciclistas e 1.661 pedestres; 5.252 vítimas fatais na Região Sudeste, sendo 373 ciclistas e 1.465 pedestres, não computadas nesse total as vítimas fatais registradas no Espírito Santo e no Rio de Janeiro; 3.053 vítimas fatais na Região Sul, sendo 309 ciclistas e 831 pedestre; e 1.940 vítimas fatais na Região Centro-Oeste, sendo 177 ciclistas e 450 pedestres. (Fontes:

Ministério das Cidades; Denatran; Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito; DETRANs).

Ainda de acordo com o Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito, no mesmo ano foram registrados 318.313 acidentes não fatais de trânsito em todo País. Desse total, 27.311 envolvendo ciclistas e 39.405, pedestres.

Examinado um período estatístico de cinco anos, no entanto, constata-se que morreram em acidentes de trânsito 99.162 pessoas em todo o Brasil. Em 1998, foram 20.020 vítimas fatais; em 1999, 20.178, não computados os dados relativos ao Estado de Minas Gerais; em 2.000, 20.049; em 2001, 20.039; em 2.002, 18.877, não computados os dados relativos aos estados do Amapá, Espírito Santo, Mato Grosso e Rio de Janeiro.

Quanto às vítimas não fatais, no mesmo lapso de tempo, totalizaram 1.699.655. Em 1998, foram 320.7333; em 1999, 327.290, não computados os dados do Estado de Minas Gerais; em 2000, 358.672, não computados os dados do Distrito Federal; em 2001, 374.557, não computados os dados do Distrito Federal; em 2002, 318.313, não computados os dados dos estados do Espírito Santo e do Mato Grosso.

O caos em que se transformou o trânsito no País foi objeto, por parte do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – Ipea, de um estudo minucioso, intitulado “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”.

O resultado da pesquisa, realizada com base em informações dos bancos de dados da Polícia Rodoviária Federal e nos relatórios de mortes e acidentes das polícias militares estaduais, foi divulgado em outubro de 2006, e revelou que o custo total dos acidentes nas rodovias brasileiras atingiu a exorbitante cifra de R\$ 24,6 bilhões.

Custos decorrentes de perdas em produção, custos médicos (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar), previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro e custos com emergências, remoção/translado, entre outros.

As principais dos acidentes e de seus custos são: dirigir sob efeito de álcool e substâncias entorpecentes; trafegar em velocidade inadequada; inexperiência e falta de conhecimento; falta de atenção e falha de observação.

Esse triste e preocupante panorama decorre, ao fim e ao cabo, na realidade, em virtude da falta de políticas públicas para fomentar a utilização, com segurança, da bicicleta. Com destaque para o fato de que, até o dia de hoje, foram implantados meros 600 quilômetros de ciclovias em todo o território nacional. Total inferior ao da rodovia federal que liga o Distrito Federal à capital de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Em que pese a gritante disparidade existente entre a oferta de ciclovias e a latitude da frota nacional de bicicletas, um fato específico colabora para que os crimes do e no trânsito

cresçam.

A legislação de trânsito brasileira apresenta fragilidades que infunde no motorista certeza de impunidade quando esse comete um homicídio doloso, ainda que imbuído de eventualidade, o que é caracterizado pelo fato de que o agente inicialmente não queria que a sua manifestação de vontade produzisse o resultado morte, mas, objetivamente, o previu, e, em prevendo, o aceitou ou assumiu.

Dentre essas debilidades, destaca-se o fato de que o Código de Trânsito Brasileiro não trata como dolosos inúmeros crimes cometidos contra ciclistas, pedestres e terceiros.

Como causar vítima por lesão corporal ao dirigir no acostamento. Ou ao vitimar ciclista por não guardar a distância de um metro e meio ao, em via pública, passá-lo ou ultrapassá-lo. Ou vitimar um ciclista por dirigir embriagado.

Inexplicavelmente, para o Código de Trânsito Brasileiro todo e qualquer crime cometido no trânsito é, a priori, culposos, como se depreende do Parágrafo Único do Art. 291, que reza: “Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa”

Em decorrência dessa realidade estipulada em lei, é corriqueiro que motoristas responsáveis por crimes de fato dolosos, como matar um ciclista ou um pedestre ao atropelá-lo por encontrar-se em estado de embriaguez, sejam indiciados por crime culposos.

Tal afirmação não se trata de uma inferência. Muito menos, de imaginação.

Era agosto do ano passado, o ciclista Pedro Davison, estudante de biologia, foi atropelado e morto, em plena faixa central do Eixo Rodoviário do Plano Piloto, em Brasília, Distrito Federal, por um motorista que se evadiu do local do crime, não prestando assistência à vítima, afrontando, pois, o Código de Trânsito Brasileiro, tendo admitido, ao ser detido, que consumira bebida alcoólica.

Motorista que foi, entretanto, indiciado por crime culposos, apesar de todas as agravantes referentes ao acidente fatal.

Essa decisão afrontou a realidade, mas ao ser tomada evidenciou a necessidade de se promover alterações profundas na Lei No. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Que está em descompasso com o que ocorre nas vias de rolamento de todo o País, onde ciclistas correm, cotidianamente, risco de vida ao utilizarem os mesmos espaços públicos em que condutores de veículos automotores, ignorando o que dispõe a lei, afrontam seus dispositivos, dos quais o mais singular, inscrito no Parágrafo Primeiro do Artigo Primeiro do Código de Trânsito Brasileiro, descreve o trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais”.

Ora, na medida em que a lei do trânsito prioriza as pessoas, é de uma obviedade

cristalina que têm elas prioridade sobre os veículos de qualquer espécie.

Assim sendo, é lógico que o Código de Trânsito Brasileiro embute uma natural preocupação, uma indiscutível obviedade, com um trânsito humano, seguro, em defesa da vida.

Ao estabelecer essa preocupação de maneira prioritária, a Lei coloca em segundo plano a preocupação com a fluidez, com a velocidade, privilegiando, na verdade, a integridade do ser humano, e não os veículos motorizados.

Intenção reforçada pelo Parágrafo Segundo do mesmo artigo, que dispõe: “O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidade componentes do Sistema Nacional de Trânsito...”

A intenção original do legislador de garantir prioridade às ações em defesa da vida, entretanto, está sendo, na prática, no dia a dia, relegada a plano secundário, na medida em que os motoristas, em face da debilidade da legislação, passaram a cultivar a certeza de que cometendo um crime efetivamente doloso dele serão isentos, respondendo, apenas e tão somente, por crime culposos. E por ele pagando, na imensa maioria das vezes, por intermédio da prestação de serviços ou da doação de cestas básicas a instituições de caridade.

A prosseguir o atual estado de coisas, a violência no trânsito prosseguirá, sem que os seus autores sejam constrangidos, pelo peso da Lei, a modificar o próprio comportamento.

Pacificar o trânsito, harmonizá-lo, implica, sem sombra de dúvida, modificar o Código de Trânsito Brasileiro para ajustá-lo às transformações sociais, submetendo os condutores de veículos automotores a respeitar, rigidamente, as normas de circulação e conduta estabelecidas pela Lei, a fim de que cultivem plena consciência de que são obrigados a ter, a todo momento, domínio de seu veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança das pessoas.

Consciente de que esse objetivo só poderá ser alcançado mediante profundas transformações no Código de Trânsito Brasileiro, submeto a esta Casa, e, por conseguinte, ao coerente e elevado discernimento dos meus ilustres Pares, o presente Projeto de Lei.

Iniciativa que tem a finalidade de introduzir na legislação em vigor a figura do crime doloso no trânsito, como forma de garantir segurança e incolumidade à vida de ciclistas, pedestres e de terceiros, e, assim, reverter as negras estatísticas que colocam o Brasil no grupo dos países que apresentam os piores índices de violência no trânsito, em função da deficiente formação do condutor somada ao precário estado de conservação de nossas vias, o que redundará em um alarmante número de pessoas lesionadas ou mortas.

Essa iniciativa, que investe não apenas no sentido de garantir prioridade aos ciclistas e pedestres sobre automóveis, ônibus e caminhões – por serem, no trânsito, as partes mais frágeis,

mais indefesas - pretende, ao mesmo tempo, constituir um instrumento legal preventivo, que só causará contrariedade e desagrado aos motoristas transgressores que, em virtude de velocidade incompatível, ultrapassagem indevida, ingestão de álcool e desobediência à sinalização, se envolveram, em 2003, segundo a Estatística de Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras, em 2.445 acidentes com bicicletas - causando 356 mortes, 830 feridos graves e 923 feridos leves.

Posto que a violência no trânsito presente na sociedade brasileira exige uma resposta enérgica, compete ao legislador patrocinar novos e maiores avanços no Código de Trânsito Brasileiro para se dar um basta à violência no trânsito presente em nossa sociedade.

Convicta de que esta Casa bem saberá compreender o alcance desta Iniciativa, depreco o apoio dos meus Ilustres pares para que este Projeto de Lei, que introduz no Código de Trânsito Brasileiro a figura do crime doloso de lesão corporal no trânsito, seja favoravelmente acolhido e aprovado.

Sala das Sessões, em 7. de fevereiro de 2007.

Deputada **Solange Amaral**
PFL / RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
.....

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

.....
CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES
.....

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública,

ou os demais veículos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:

Infração - média;

Penalidade - multa.

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão de direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidade de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de "per si" pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador

ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

.....

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

Parágrafo único. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.

Art. 292. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

.....

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Seção II Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

V - estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos

análogos.

** Inciso V acrescido pela Lei nº 11.275, de 07/02/2006.*

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

LEI Nº 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995

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

CAPÍTULO III

DOS JUIZADOS ESPECIAIS CRIMINAIS

Seção II

Da Fase Preliminar

Art. 74. A composição dos danos civis será reduzida a escrito e, homologada pelo Juiz mediante sentença irrecorrível, terá eficácia a título a ser executado no juízo civil competente.

Parágrafo único. Tratando-se de ação penal de iniciativa privada ou de ação penal pública condicionada à representação, o acordo homologado acarreta a renúncia ao direito de queixa ou representação.

Art. 75. Não obtida a composição dos danos civis, será dada imediatamente ao ofendido a oportunidade de exercer o direito de representação verbal, que será reduzida a termo.

Parágrafo único. O não oferecimento da representação na audiência preliminar não implica decadência do direito, que poderá ser exercido no prazo previsto em lei.

Art. 76. Havendo representação ou tratando-se de crime de ação penal pública incondicionada, não sendo caso de arquivamento, o Ministério Público poderá propor a aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multas, a ser especificada na proposta.

§ 1º Nas hipóteses de ser a pena de multa a única aplicável, o Juiz poderá reduzi-la até a metade.

§ 2º Não se admitirá a proposta se ficar comprovado:

I - ter sido o autor da infração condenado, pela prática de crime, à pena privativa de liberdade, por sentença definitiva;

II - ter sido o agente beneficiado anteriormente, no prazo de cinco anos, pela aplicação de pena restritiva ou multa, nos termos deste artigo;

III - não indicarem os antecedentes, a conduta social e a personalidade do agente, bem como os motivos e as circunstâncias, ser necessária e suficiente a adoção da medida.

§ 3º Aceita a proposta pelo autor da infração e seu defensor, será submetida à apreciação do Juiz.

§ 4º Acolhendo a proposta do Ministério Público aceita pelo autor da infração, o Juiz aplicará a pena restritiva de direitos ou multa, que não importará em reincidência, sendo registrada apenas para impedir novamente o mesmo benefício no prazo de cinco anos.

§ 5º Da sentença prevista no parágrafo anterior caberá a apelação referida no art. 82 desta Lei.

§ 6º A imposição da sanção de que trata o § 4º deste artigo não constará de certidão de antecedentes criminais, salvo para os fins previstos no mesmo dispositivo, e não terá efeitos civis, cabendo aos interessados propor ação cabível no juízo cível.

Art. 77. Na ação penal de iniciativa pública, quando não houver aplicação de pena, pela ausência do autor do fato, ou pela não ocorrência da hipótese prevista no art. 76 desta Lei, o Ministério Público oferecerá ao Juiz, de imediato, denúncia oral, se não houver necessidade de diligências imprescindíveis.

§ 1º Para o oferecimento da denúncia, que será elaborada com base no termo de ocorrência referido no art. 69 desta Lei, com dispensa do inquérito policial, prescindir-se-á do exame do corpo de delito quando a materialidade do crime estiver aferida por boletim médico ou prova equivalente.

§ 2º Se a complexidade ou circunstâncias do caso não permitirem a formulação da denúncia, o Ministério Público poderá requerer ao Juiz o encaminhamento das peças existentes, na forma do parágrafo único do art. 66 desta Lei.

§ 3º Na ação penal de iniciativa do ofendido poderá ser oferecida queixa oral, cabendo ao Juiz verificar se a complexidade e as circunstâncias do caso determinam a adoção das providências previstas no parágrafo único do art. 66 desta Lei.

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.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei acima ementado, que propõe inúmeras alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pela qual foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro.

Considerando a realidade do trânsito brasileiro de privilegiar o veículo automotor em detrimento da bicicleta, o projeto de lei sob análise contempla a bicicleta e seu condutor, estando focado na segurança do ciclista.

Com o objetivo de assegurar a integridade do ciclista, as modificações concentram-se no Capítulo XV – Das Infrações, e no Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito do Código de Trânsito, ampliando penalidades existentes e introduzindo outras.

O projeto também altera o art. 58 inserido no Capítulo III do CTB, que trata “Das Normas Gerais de Circulação e Conduta”, modificando o parágrafo único desse dispositivo, para proibir a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos demais veículos, salvo se autorizado por autoridade de trânsito ou sinalização específica, a ser definida de acordo com as especificidades locais, cabendo ao agente de trânsito a apreensão e remoção do veículo desobediente.

Considerando o Capítulo XIII – Das infrações, temos as alterações propostas descritas a seguir. No art. 170 ficou explícita a infração de dirigir ameaçando tanto o ciclista como o pedestre, além dos demais veículos que estejam atravessando a via pública. Por sua vez, no art. 171, explicita-se, como infração, usar o veículo para arremessar água ou detritos sobre os ciclistas, pedestres ou outros veículos.

Ademais, o PL introduziu nova redação ao art. 256, deslocando-o para o Capítulo XIII, segundo a qual dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública passa a ser considerado infração gravíssima, punida com multa e suspensão, devendo ser aplicada a medida administrativa de retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

As alterações mais contundentes e volumosas encontram-se no

Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito, com destaque para a introdução da classificação de crime de lesão corporal dolosa, além da definição de penas, para os casos de acidentes de trânsito que vitimem ciclistas, em que, havendo flagrante, se impõe a prisão do condutor do veículo e o pagamento de fiança, mesmo que ele tenha prestado socorro imediato e integral à vítima..

No prazo regimental não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 74, de 2007, inclui-se no rol de atribuições da Comissão de Viação e Transportes, de acordo com o art. 32, XX, *h*, que assinala: “*segurança, política, educação e legislação de trânsito e tráfego.*”

Consideramos que as modificações propostas, quanto aos aspectos relacionados ao trânsito, têm como objetivo ampliar a segurança dos ciclistas, tendo em vista as seguidas ocorrências de acidentes que provocaram a morte dos usuários de bicicletas.

A partir dessa constatação, concordamos com a proibição da circulação de bicicletas em sentido contrário ao fluxo dos demais veículos e com as penalidades de apreensão e remoção do veículo infrator. Sem rigidez, a proposta flexibiliza a proibição, permitindo o contrário nos casos autorizados pela autoridade de trânsito ou sinalização específica.

Da mesma forma, acatamos as alterações nos arts. 170 e 171, para penalizar os motoristas que dirigem ameaçando os ciclistas ou arremessando-lhes água ou detritos.

Embora também estejamos de acordo, no mérito, quanto ao acréscimo de dispositivo para penalizar os condutores que dirigem ameaçando os ciclistas em circulação na via pública, ressaltamos a impropriedade formal da numeração do artigo, como também a da colocação de suspensão no item penalidade da infração, que merecem correção. Ainda, do ponto de vista formal, o *caput* do art. 1º demanda redação apropriada.

Em relação aos diversos artigos modificando o Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito, deixamos o mérito para ser tratado no fórum competente da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania.

Desse modo, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 74, de 2007, com a emenda modificativa apresentada em anexo.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2007.

Deputado CAMILO COLA
Relator

EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 255-A. Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação do seu condutor."

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2007.

Deputado CAMILO COLA

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação, com emenda do Projeto de Lei nº 74/2007, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Camilo Cola.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 74, DE 2007

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Dê-se ao art. 1o do projeto a seguinte redação:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
 Art. 255-A. Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação do seu condutor."

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007

Deputado ELISEU PADILHA
 Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

1. O presente Projeto de Lei pretende alterar o **Código de Trânsito Brasileiro** - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -, dando nova redação ao **parágrafo único** do **art. 58**, ao **caput** dos **arts. 170 e 171**, **arts. 256, 291, 301, 302, 303, caput**, a saber:

"Art. 58

.....
*Parágrafo Único. É proibida a circulação de **bicicletas** no sentido contrário ao fluxo dos demais veículos, salvo se autorizado por autoridade de trânsito ou sinalização específica, a ser definida de acordo com as especificidades de cada região, cabendo ao agente de trânsito a apreensão e remoção do veículo."*

.....
"Art. 170. Dirigir ameaçando os *ciclistas* e os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:"

.....
"Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os *ciclistas*, pedestres ou veículos, água ou detritos:

.....
"Art. 256. Dirigir ameaçando os *ciclistas* que estejam trafegando na via pública.

Infração gravíssima

Penalidade: multa e suspensão

Medida administrativa: retenção de veículo e

recolhimento do documento de habilitação.”

“Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código do Processo Penal, bem como a Lei Nº 9.099, de 26 de setembro de 1965, no que couber.

§ 1º. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal danosa as normas do Código Penal e do Código de Processo Penal.

§ 2º. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei Nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.

§ 3º. São considerados crimes de lesão corporal dolosa:

I - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir em acostamento;

II - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir na contra-mão;

III - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir sob a influência do álcool ou de substância de efeitos análogos;

IV - vitimar ciclista por deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito;

V - vitimar ciclista por não guardar distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta;

VI - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente;

VII - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao trafegar em velocidade incompatível com a velocidade estabelecida para a via, ou em velocidade incompatível com o fluxo de veículos em razão de motivos circunstanciais;

VIII - vitimar ciclista ou pedestre por não dar prioridade a esses no tráfego;

IX - vitimar ciclista, pedestre ou terceiros por dirigir sem a habilitação ou com a habilitação vencida;

X - deixar o condutor do veículo, e seu acompanhante eventual, por ocasião de acidente vitimando ciclista, pedestre ou terceiros de prestar socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública.”

.....

“Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima por crime doloso, se imporá a prisão em flagrante, e se exigirá fiança, mesmo que seja prestado pronto e integral socorro.”

“Art. 302. Praticar homicídio doloso na direção de veículo automotor;

Pena: detenção de seis anos, e proibição de se obter a permissão para dirigir veículo automotor.

Parágrafo Único. No homicídio doloso cometido à direção

de veículo automotor, a pena é aumentada da metade de dois terços se o agente:

I - não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestre, em ciclofaixa, em ciclovia, no acostamento ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros;

V – Praticá-lo sob influência do álcool, de qualquer substância entorpecente ou de qualquer substância que determina dependência física ou psíquica.”

“Art. 303. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

.....”

2. O **art. 2º** determina que se **“renumere os demais artigos”**, e, o **art. 3º**, estabelece a **cláusula de vigência** em trinta dias após a publicação.

3. Em **justificação**, aponta a autora da proposição:

“Apesar da expansão da frota nacional de bicicletas, o Brasil possui, hoje, apenas 600 quilômetros de ciclovias, o que resulta em elevado número de acidentes fatais, vitimando pessoas que dependem da utilização da bicicleta para sobreviver.

Desse modestíssimo total, 140 quilômetros estendem-se pelas vias da cidade do Rio de Janeiro, constituindo a maior malha cicloviária do País, em virtude de a Prefeitura trabalhar com o objetivo de oferecer ao carioca uma infra-estrutura adequada à prática do ciclismo como meio de transporte, lazer e esporte.

A carência de vias exclusivas para quem pedala no Brasil é retratada, com precisão, pelo Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2002.

.....

A legislação de trânsito brasileira apresenta fragilidades que infunde no motorista certeza de impunidade quando esse comete um homicídio doloso, ainda que imbuído de eventualidade, o que é caracterizado pelo fato de que o agente inicialmente não queria que a sua manifestação de vontade reproduzisse o resultado morte, mas, objetivamente, o previu, e, em prevendo, o aceitou ou assumiu.

Dentre essas debilidades, destaca-se o fato de que o Código de Trânsito Brasileiro não trata como dolosos inúmeros crimes cometidos contra ciclistas, pedestres e terceiros.

Como causar vítima por lesão corporal ao dirigir no acostamento. Ou ao vitimar ciclista por não guardar a distância de um metro e meio ao, em via pública, passá-lo ou ultrapassá-lo. Ou vitimar um ciclista por dirigir embriagado.

Inexplicavelmente, para o Código de Trânsito Brasileiro todo e para qualquer crime cometido no trânsito é, a priori, culposos, como se depreende do Parágrafo Único do Art. 291, que reza: “Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa...”

Em decorrência dessa realidade estipulada em lei, é correto que motoristas responsáveis por crimes de fato dolosos, como matar um ciclista ou um pedestre ao atropelá-lo por encontrar-se em estado de embriaguez, sejam indiciados por crime culposos.

.....

Pacificar o trânsito, harmonizá-lo, implica, sem sombra de dúvida, modificar o Código de Trânsito Brasileiro para ajustá-lo às transformações sociais, submetendo os condutores de veículos automotores a respeitar, rigidamente, as normas de circulação e conduta estabelecidas pela Lei, a fim de que cultivem plena consciência de que são obrigados a ter, a todo momento, domínio de seu veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança das pessoas.

Posto que a violência no trânsito presente na sociedade brasileira exige uma resposta enérgica, compete ao legislador patrocinar novos maiores avanços no Código de Trânsito Brasileiro para se dar um basta à violência no trânsito presente em nossa sociedade.”

4. Ouvida a COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, opinou, unanimemente, pela **aprovação do PL**, com a seguinte **emenda**, nos termos do parecer do Relator, Deputado CAMILO COLA:

“Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 255-A Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação do seu condutor.”

A esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania compete analisar a proposta sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito, sendo a apreciação final do Plenário da Casa.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria tratada é de competência da União Federal (art. 22, XI), de iniciativa desta Casa (art. 61), não atentando contra quaisquer dos incisos do § 4º do art. 60, todos da Constituição Federal, o projeto é constitucional, nestes aspectos.

Não há injuridicidade nem na Proposição principal nem na Emenda da CVT.

Quanto à **técnica legislativa**, deve ser reparada a redação do art. 1º do PL, este deve refletir resumidamente o conteúdo e alcance da lei, além disso, merece supressão o **art. 2º**, pois contraria o **art. 12, III**, alíneas **b** e **c** da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que veda a renumeração de artigos e de unidades superiores ao artigo.

Há, ainda, a omissão das iniciais NR entre parênteses no texto que é objeto de alteração.

No que diz respeito à técnica legislativa para a tipificação de delitos, acreditamos que, como está no PL, não se coaduna com a sistemática adotada pelo nosso ordenamento jurídico-penal.

No mérito, temos que as alterações pretendidas são de suma importância, embora, durante o trâmite desta Proposição, tenha sobrevivido a Lei de número 11.705, de 10 de junho de 2008, que deu nova redação ao art. 291 da Lei 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro); entendemos, contudo, que dar uma nova redação ao dispositivo, novamente, melhor se coadunaria com a realidade existente, conforme veremos mais adiante.

Ao contrário do que ocorre em países do terceiro mundo, em que a indústria automobilística se desenvolve a pleno vapor e as vendas explodem num crescendo desenfreado, o uso de automóveis movidos a combustíveis fósseis vem diminuindo drasticamente. Meios de transporte menos poluentes, como a bicicleta, podem e devem ser incentivados. E isto já é feito em países desenvolvidos, como a França, Itália, Holanda, Suíça, etc.

Todavia os ciclistas brasileiros são diuturnamente achacados em seus direitos. Ora são motoristas de ônibus que passam “tirando fino” ou de raspão por eles, ora são condutores de veículos outros que trafegam pelo acostamento, causando-lhes ferimentos gravíssimos e até mesmo a morte.

É necessário, pois, dar um basta a esta situação calamitosa de desrespeito para com a vida das pessoas que dependem da bicicleta, ou para irem ao

seu local de trabalho, ou utilizam-na para o esporte, ou mesmo por questão de saúde, uma vez que o exercício aeróbio é de suma importância para a higiene física.

No concernente aos crimes, principalmente o pretendido para o art. 291, § 3º, temos de levar em consideração que, nos casos trazidos à baila como de lesão corporal dolosa, pode ocorrer a morte e neste caso deve o infrator responder na forma do Código Penal.

E este estabelece que a lesão corporal é

“Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:..”

Havemos de lembrar também que, como já dito, recentemente, este artigo sofreu alteração, promovida pela Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, que estabeleceu a chamada “lei seca”:

“Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)”

As tipificações previstas no projeto, **como “vitimar”**, não estão, portanto, de acordo com a técnica adotada pelo Código Penal. Outrossim, o proposto no inciso X do § 3º art. 291 não encontra nenhuma relação com o tipo de lesão corporal. Observe-se que a redação estabelece um delito de omissão de socorro, que já é previsto em nossa legislação penal (art. 135 do CP e 304 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB).

Quanto à alteração prevista para o art. 301, no qual se propõe a prisão em flagrante exigindo-se fiança para o acidente de trânsito com vítima, a verdade é que proposta semelhante foi vetada na Lei 11.705/08 pela Presidência da República ao argumento de que;

“Razões do veto

*“Embora objetivando aumentar o rigor do tratamento dispensado àqueles que atuam de forma irresponsável no trânsito, a proposta pode ensejar efeito colateral contrário ao interesse público. **Uma vez produzido o resultado danoso pelo crime de trânsito, o melhor a se fazer é tentar minorar suas conseqüências e preservar o bem jurídico maior, a vida.** Nesse sentido, tendo em vista o pronto atendimento à vítima, a legislação estabelece que não será preso em flagrante aquele que socorrer a vítima. Entende-se que não há razão para se excepcionar tal regra, porquanto que direcionada para a preservação da vida.*

Observe-se que já se trata de exceção à regra do flagrante: somente se o socorro for imediato e se o agente fizer tudo que seja possível diante das circunstâncias é que haverá o afastamento do flagrante. Cabe, por fim, ressaltar que tal exceção não se confunde com impunidade: o autor do crime deverá responder por seus atos perante a Justiça e poderá, inclusive, ter a sua prisão decretada futuramente.”

Assim, até que o Congresso Nacional delibere sobre esse Veto, achamos de bom alvitre não aprová-lo através deste PL.

Há que se ressaltar, também, que a expressão “*dirigir*” está em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, uma vez que este emprega a expressão *conduzir* para englobar todos os veículos automotores, como carros de passeio, caminhões, motocicletas, ciclomotores, bicicletas, etc.

Vemos com certa preocupação a alteração sugerida para o art. 302 do CTB, principalmente por fugir aos balizamentos já de há muito tempo assentados em nosso Código Penal, art. 121.

Todavia, uma vez que se trata de delitos de trânsito, que merecem a devida reprimenda, acatamos em parte o sugerido, excluindo o próprio *caput*, para que não haja choque com a legislação penal.

Por sua vez, a alteração sugerida para o art. 170, uma vez acatada a Emenda da Comissão de Viação e Transportes para o art. 255-A, não tem razão de ser aprovada.

Por todo o exposto, a proposta merece ser aprovada, mas na forma de um Substitutivo, para escoimá-la de vícios.

Isto posto, nosso voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** do Projeto de Lei nº 74, de 2007 e da **emenda** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, e no mérito pela sua aprovação, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2008.

Deputado COLBERT MARTINS

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 74, DE 2007

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Esta lei estabelece tratamento mais rigoroso aos delitos de trânsito, alterando a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 58.....

Parágrafo único. É proibida a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos demais veículos, salvo se autorizado por autoridade de trânsito ou sinalização específica, a ser definida de acordo com as especificidades de cada região, cabendo ao agente de trânsito a apreensão e remoção da bicicleta, em caso de descumprimento.” (NR)

“Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os ciclistas, pedestres ou veículos, água ou detritos:

..... “(NR)

“Art. 255-A. Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública.

Infração gravíssima

Penalidade: multa e suspensão do direito de dirigir.

Medida administrativa: retenção de veículo e recolhimento do documento de habilitação.” (NR)

“Art. 291.

§ 1º

I -;

II -

III

IV – conduzindo o veículo pelo acostamento ou pela contramão de direção;

§ 2º Aplica-se o disposto nos artigos 121 ou 129 do Código Penal quando o condutor de veículo:

I - atingir ciclista por não reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito (art. 220, XIII);

II - atingir ciclista por não guardar distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta (art. 201);

III - atingir ciclista, pedestre ou terceiros ao trafegar em velocidade incompatível com a estabelecida para a via, ou incompatível com o fluxo de veículos em razão de motivos circunstanciais;

IV - atingir ciclista ou pedestre por não dar prioridade a esses no tráfego

V - atingir ciclista, pedestre ou terceiros por dirigir sem a habilitação ou com a habilitação vencida;

§ 3º. Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.” (NR)

“Art. 302-A. Considera-se doloso o homicídio praticado ao conduzir veículo automotor, aplicando-se as regras do Código Penal, se o agente:

I - não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestre, em ciclofaixa, em ciclovia, no acostamento ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros;

V – praticá-lo sob influência do álcool, de tóxicos ou de substância entorpecente ou de efeitos análogos.”

Esta lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

Fica revogado o parágrafo único do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2008.

Deputado COLBERT MARTINS

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação, com substitutivo (apresentado pelo Relator), do Projeto de Lei nº 74/2007 e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Colbert Martins.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Rodovalho - Vice-Presidente, Antonio Carlos Pannunzio, Bonifácio de Andrada, Edmar Moreira, Eduardo Cunha, Fábio Ramalho, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Maia Filho, José Pimentel, Jutahy Junior, Luiz Couto, Marçal Filho, Marcelo Guimarães Filho, Marcelo Itagiba, Márcio Marinho, Mauro Benevides, Regis de Oliveira, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Vilson Covatti, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Bispo Gê Tenuta, Celso Russomanno, Chico Lopes, Gorete Pereira, Hugo Leal, João Magalhães, Leo Alcântara, Maria do Rosário, Nelson Pellegrino, Onyx Lorenzoni, Roberto Alves, Roberto Santiago e William Woo.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2010.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 1.332, DE 2015 **(Do Sr. Rogério Rosso)**

Altera o §1º do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro-, para incluir como causa de aumento de pena do crime de homicídio culposo quando ocasionar a morte e lesão corporal de ciclistas e condutores de veículos de propulsão humana em ciclofaixas, em vias públicas ou em vias públicas de uso misto.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-74/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei altera o §1º do art. 302 para incluir como hipótese de aumento de pena a morte e lesão corporal de ciclistas ou condutores de veículos de propulsão humana em ciclofaixas, vias públicas ou em vias públicas de uso misto.

Art. 2º O §1º do artigo 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro, de 1997,

passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

“Art. 302.....

§1º

VI – colidir com ciclistas ou condutores de veículos de propulsão humana em ciclovias, ciclofaixas, em vias públicas ou em vias públicas de uso misto.

.....” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O Brasil está entre os países com maiores índices de violência no trânsito. Em parte, devido a má formação do condutor, ao precário estado de conservação de nossas vias somada à deficiência da educação no trânsito.

O presente projeto de Lei tem por fim incluir como uma das causas de aumento de pena do crime de homicídio culposo e lesão corporal no Código de Trânsito Brasileiro quando a conduta ocasionar a morte e lesão corporal de condutores de veículos de propulsão humana.

Os veículos de propulsão humana são aqueles desprovidos de motor e que precisam de uma ação externa para serem colocados em movimento. Existem dois tipos de veículos de propulsão humana, um deles para transporte de passageiros, que é a bicicleta e outro, para transporte de cargas, que é o carro-de-mão.

Esse projeto de Lei visa proteger principalmente os ciclistas, dado o aumento desse tipo de ocorrência em todos os Estados brasileiros. Segundo informação do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF), por exemplo, 639 ciclistas morreram em acidentes entre 2000 e junho de 2013¹. Segundo dados da ONG, Rodas da Paz, em 2015, até abril deste ano, já foram computadas 14 mortes de ciclistas, no Distrito Federal².

De um tempo para cá, a cidade do Rio de Janeiro tem registrado casos alarmantes que foram fatais para as vítimas, como o do triatleta Pedro Nikolay, que

¹ <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-08-18/chega-639-numero-de-ciclistas-mortos-em-brasilia-nos-ultimos-13-anos>

² <http://www.rodasdapaz.org.br/boletins-informativos-do-detran-sobre-bicicleta/>

foi atropelado por um ônibus, na praia de Ipanema, quando treinava para participar de uma competição internacional. Em Brasília, no dia 04 de abril deste ano, o ciclista Fabrício Torres, de 35 anos, morreu em decorrência de atropelamento, na L4 Norte, por um motorista de 25 anos que dirigia embriagado. O motorista pagou fiança de R\$ 15 mil e foi liberado da 5ª DP, onde estava detido. Esses apenas são exemplos, no entanto, são inúmeros os casos fatais de atropelamento de ciclistas por motoristas em vias públicas no Brasil.

Entendo que propor como causa de aumento de pena a morte ou lesão corporal decorrente de colisão de condutores de veículos de propulsão humana é medida urgente, de cunho educativo e eficaz para diminuição desse tipo de crime.

Importante destacar que a inclusão de mais essa hipótese de causa de aumento de pena ao crime de homicídio culposo, engloba também, a lesão corporal culposa, posto que no parágrafo único do art. 303 do Código Nacional de Trânsito reporta as causa de aumento de pena para esse crime as mesmas previstas para o homicídio culposo.

Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 29 de abril de 2015.

DEP. ROGÉRIO ROSSO
PSD/DF

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. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é

aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: (Parágrafo único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

V - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014)

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.352, DE 2015

(Do Sr. Rogério Rosso)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro - para tipificar o homicídio doloso no Código de Trânsito Brasileiro, bem como prevê o aumento de pena quando causar morte em faixa de pedestre, de ciclistas ou de condutores de veículos de propulsão humana em ciclofaixas, ciclovias, em vias públicas ou vias públicas de uso misto, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-74/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei tem o objetivo de tipificar como homicídio doloso aquele praticado na direção de veículo automotor sob efeito de álcool ou substâncias psicoativas que determine dependência, bem como prevê o aumento de pena quando ocorrer morte em faixa de pedestre ou decorrer de colisão a ciclista ou condutores de veículos de propulsão humana em ciclofaixas, ciclovias, vias públicas ou de vias públicas de uso misto.

Art. 2.º Acrescenta-se o art. 301-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro, de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Seção II
Dos Crimes em Espécie

Homicídio doloso

Art.301-A. Praticar homicídio na direção de veículo automotor, sob efeito de álcool ou substância tóxica psicoativa que determine dependência:

Pena – reclusão, de 4 a 8 anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§1º. Aumenta-se a pena de 1/3 à metade se o crime ocorrer:

I – em faixa de pedestre, calçadas, passeios e passarelas;

II – por colisão a ciclista ou condutores de veículos de propulsão humana em ciclovias, ciclofaixas ou vias públicas de uso misto.

§2º Incorre na mesma pena quem praticar homicídio na direção de veículo automotor em decorrência de participação, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente”. (NR)

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

JUSTIFICATIVA

Brasil é um dos países com maior incidência de mortes no trânsito, sendo que grande parte desse triste dado é levado a efeito por motoristas que se encontravam sob efeito do álcool.

Atualmente, percebe-se um grande clamor da sociedade para que seja feita justiça em caso de acidente de trânsito com vítimas fatais, onde o condutor que causou o sinistro se encontrava sob efeito de álcool ou substâncias entorpecentes ou em decorrência dos chamados “rachas”.

Justifica-se a criação do tipo penal do crime de homicídio doloso no Código de Trânsito Brasileiro, porque a jurisprudência, por falta de previsão legal desse código vem se socorrendo do Código Penal, em casos de morte no trânsito. Assim, óbitos causados supostamente por embriaguez do condutor, têm sido recorrente a aplicação do dolo eventual, para incriminar na forma dolosa o agente causador da morte e aumentar sua punição.

O Supremo Tribunal Federal (STF) aceitou o “dolo eventual” por morte de trânsito. A 2ª Turma do Supremo Tribunal Federal negou Habeas Corpus a pedido de um frentista que pretendia a nulidade de sua condenação de seis anos de prisão em regime semiaberto pelo atropelamento e morte de uma idosa em 2009. O relator do HC, ministro Ricardo Lewandowski, concordou com a interpretação de que, ao dirigir embriagado, o motorista assumiu o risco de matar, o que configura o chamado “dolo eventual”³.

De acordo com a teoria que vem sendo aplicada, o condutor de veículo que ingere a bebida alcoólica ou outra substância que altera sua capacidade psicomotora, ou que dirige em alta velocidade, apesar de não ter a vontade de cometer homicídio, sabe que poderia causá-lo e assume todos os riscos conscientemente. Desta maneira, aplicado o dolo eventual, o crime deixa de ser tratado pelo [Código de Trânsito Brasileiro](#), que não admite crimes dolosos, e passa a ser imputado ao agente o homicídio doloso, do artigo 121 do [Código Penal](#), cumulado com o artigo 18, I, ou, a lesão corporal seguida de morte, prevista pelo artigo 129, § 3º, do mesmo diploma.

Assim sendo, a jurisprudência vem tentando suprir a lacuna jurídica existente, portanto, é razoável criarmos o crime de homicídio doloso de trânsito para que este seja tratado pela legislação especial e não mais pelo [Código Penal](#).

Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 05 de maio de 2015.

DEP. ROGÉRIO ROSSO
PSD/DF

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:

³ HC 115352/DF

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

.....
Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Seção II Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: (Parágrafo único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

V - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

.....

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

CÓDIGO PENAL
PARTE GERAL

TÍTULO II
DO CRIME

Art. 18. Diz-se o crime:

Crime doloso

I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único. Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 7.209, de 11/7/1984\)*](#)

Agravação pelo resultado

Art. 19. Pelo resultado que agrava especialmente a pena, só responde o agente que o houver causado ao menos culposamente. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 7.209, de 11/7/1984\)*](#)

PARTE ESPECIAL

[*\(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa" de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984\)*](#)

TÍTULO I
DOS CRIMES CONTRA A PESSOA

CAPÍTULO I
DOS CRIMES CONTRA A VIDA

Homicídio simples

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

Caso de diminuição de pena

§ 1º Se o agente comete o crime impelido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Homicídio qualificado

§ 2º Se o homicídio é cometido:

I - mediante paga ou promessa de recompensa, ou por outro motivo torpe;

II - por motivo fútil;

III - com emprego de veneno, fogo, explosivo, asfixia, tortura ou outro meio insidioso ou cruel, ou de que possa resultar perigo comum;

IV - à traição, de emboscada, ou mediante dissimulação ou outro recurso que dificulte ou torne impossível a defesa do ofendido;

V - para assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou vantagem de outro crime:

Feminicídio

VI - contra a mulher por razões da condição de sexo feminino: [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.104, de 9/3/2015\)*](#)

Pena - reclusão, de doze a trinta anos.

§ 2º-A Considera-se que há razões de condição de sexo feminino quando o crime envolve:

I - violência doméstica e familiar;

II - menosprezo ou discriminação à condição de mulher. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.104, de 9/3/2015\)*](#)

Homicídio culposo

§ 3º Se o homicídio é culposo:

Pena - detenção, de um a três anos.

Aumento de pena

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (quatorze) ou maior de 60 (sessenta) anos. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003\)*](#)

§ 5º Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingiram o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 6.416, de 24/5/1977\)*](#)

§ 6º A pena é aumentada de 1/3 (um terço) até a metade se o crime for praticado por milícia privada, sob o pretexto de prestação de serviço de segurança, ou por grupo de extermínio. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.720, de 27/9/2012\)*](#)

§ 7º A pena do feminicídio é aumentada de 1/3 (um terço) até a metade se o crime for praticado:

I - durante a gestação ou nos 3 (três) meses posteriores ao parto;

II - contra pessoa menor de 14 (catorze) anos, maior de 60 (sessenta) anos ou com deficiência;

III - na presença de descendente ou de ascendente da vítima. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.104, de 9/3/2015\)*](#)

Induzimento, instigação ou auxílio a suicídio

Art. 122. Induzir ou instigar alguém a suicidar-se ou prestar-lhe auxílio para que o faça:

Pena - reclusão, de dois a seis anos, se o suicídio se consuma; ou reclusão, de um a três anos, se da tentativa de suicídio resulta lesão corporal de natureza grave.

Parágrafo único. A pena é duplicada:

Aumento de pena

I - se o crime é praticado por motivo egoístico;

II - se a vítima é menor ou tem diminuída, por qualquer causa, a capacidade de resistência.

CAPÍTULO II DAS LESÕES CORPORAIS

Lesão corporal

Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Pena - detenção, de três meses a um ano.

Lesão corporal de natureza grave

§ 1º Se resulta:

I - Incapacidade para as ocupações habituais, por mais de trinta dias;

II - perigo de vida;

III - debilidade permanente de membro, sentido ou função;

IV - aceleração de parto;

Pena - reclusão, de um a cinco anos.

§ 2º Se resulta:

I - Incapacidade permanente para o trabalho;

II - enfermidade incurável;

III- perda ou inutilização de membro, sentido ou função; [\(Retificado no DOU de 3/1/1941\)](#)

IV - deformidade permanente;

V - aborto;

Pena - reclusão, de dois a oito anos.

Lesão corporal seguida de morte

§ 3º Se resulta morte e as circunstâncias evidenciam que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Diminuição de pena

§ 4º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Substituição da pena

§ 5º O juiz, não sendo graves as lesões, pode ainda substituir a pena de detenção pela de multa:

I - se ocorre qualquer das hipóteses do parágrafo anterior;

II - se as lesões são recíprocas.

Lesão corporal culposa

§ 6º Se a lesão é culposa:

Pena - detenção, de dois meses a um ano.

Aumento de pena

§ 7º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) se ocorrer qualquer das hipóteses dos §§ 4º e 6º do art. 121 deste Código. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.720, de 27/9/2012\)](#)

§ 8º Aplica-se à lesão culposa o disposto no § 5º do art. 121. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 6.416, de 24/5/1977 e com nova redação dada pela Lei nº 8.069, de 13/7/1990\)](#)

Violência doméstica

§ 9º Se a lesão for praticada contra ascendente, descendente, irmão, cônjuge ou companheiro, ou com quem conviva ou tenha convivido, ou, ainda, prevalecendo-se o agente das relações domésticas, de coabitação ou de hospitalidade:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 3 (três) anos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.886, de 17/7/2004 e com nova redação dada pela Lei nº 11.340, de 7/8/2006\)](#)

§ 10. Nos casos previstos nos §§ 1º a 3º deste artigo, se as circunstâncias são as indicadas no § 9º deste artigo, aumenta-se a pena em 1/3 (um terço). [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.886, de 17/7/2004\)](#)

§ 11. Na hipótese do § 9º deste artigo, a pena será aumentada de um terço se o crime for cometido contra pessoa portadora de deficiência. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.340, de 7/8/2006\)](#)

CAPÍTULO III DA PERICLITAÇÃO DA VIDA E DA SAUDE

Perigo de contágio venéreo

Art. 130. Expor alguém, por meio de relações sexuais ou qualquer ato libidinoso, a contágio de moléstia venérea, de que sabe ou deve saber que está contaminado:

Pena - detenção, de três meses a um ano, ou multa.

§ 1º Se é intenção do agente transmitir a moléstia:
 Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.
 § 2º Somente se procede mediante representação.

PROJETO DE LEI N.º 2.581, DE 2015

(Do Sr. Ronaldo Carletto)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para agravar a pena relativa a acidentes com vítimas pedestres ou ciclistas.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-74/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para agravar a pena relativa a acidentes com vítimas pedestres ou ciclistas.

Art. 2º O § 1º do art. 302 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

“Art. 302

§ 1º

VI – praticá-lo contra pedestres ou ciclistas.

..... (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, é estabelecido que as penas para quem praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor são de detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Por sua vez, fica determinado, no § 1º do mesmo artigo, que, no homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

- I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
- II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Nesse contexto, pretende-se incluir, entre as situações agravantes da pena, o fato de o agente praticar homicídio culposo contra pedestre ou ciclista.

Deve-se reconhecer que tanto os pedestres quanto os ciclistas sempre foram ignorados em suas necessidades de deslocamento, em vista disso ser considerado secundário em relação ao transporte motorizado. Ainda, há uma grande vulnerabilidade desses dois grupos de usuários das vias.

O projeto de lei apresentado tem, dessa maneira, o nobre propósito de se aumentar a pena quando as vítimas forem pedestres ou ciclistas, reforçando o caráter de proteção que os veículos maiores devem ter com os usuários mais vulneráveis do trânsito.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada para aprimorar o Código de Trânsito Brasileiro, lei que tem propiciado tantos êxitos às políticas voltadas para a segurança dos cidadãos. Para aprová-la, espero contar com o decisivo apoio dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2015.

Deputado RONALDO CARLETTO

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. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: [\(Parágrafo único transformado em §1º e](#)

com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

V - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.068, DE 2019

(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para agravar nos casos culposos a pena de acidentes com vítimas pedestres ou ciclistas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-74/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclui-se o inciso V ao §1º do art. 302 da Lei nº 9.503, de

23 de setembro de 1997 com a seguinte redação:

“Art. 302.

.....

§1º

V - praticá-lo contra pedestres ou ciclista.

.....”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece agravamento penal de 1/3 à metade nos casos de culposos se o condutor não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Entendemos que tanto os ciclistas quanto os pedestres são parte hipossuficientes no trânsito o que acarreta maior impacto por imprudência ou imperícia da parte dos motoristas.

Considerando o exposto, entendemos a necessidade de majoração de pena nos casos de homicídio contra pedestres e ciclistas nos mesmos moldes nos casos em que se dirige sem habilitação.

Considerando, pois, a importância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 2019.

Deputado FELIPE CARRERAS

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. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: (Parágrafo único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)

V - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017, publicada no DOU de 20/12/2017, em vigor 120 dias após a publicação)

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, transformado em § 1º pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017)

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017, publicada no DOU de 20/12/2017, em vigor 120 dias após a publicação)

FIM DO DOCUMENTO