

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.876, DE 2004

(Apensados os Projetos de Lei Nº 4.463, de 2004, e Nº 5.347, de 2005)

Transforma em doloso o crime de trânsito decorrente de “rachas”.

Autor: Deputado POMPEO DE MATTOS

Relator: Deputado ELISEU RESENDE

I - RELATÓRIO

Sob exame desta Comissão encontram-se os Projetos de Lei nº 3.876, de 2004; nº 4.463, de 2004; e nº 5.347, de 2005; o primeiro deles apresentado pelo Deputado Pompeo de Mattos, o segundo, pelo Deputado Carlos Souza, e o terceiro, pelo Deputado Francisco Garcia.

As iniciativas mais antigas procuram agravar as penas relativas ao crime previsto no art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, qual seja, o de participar, em via pública, de disputa ou competição não autorizada, gerando perigo concreto à incolumidade pública ou privada. Todavia, enquanto o Projeto de Lei nº 3.876, de 2004, apenas preceitua que o crime decorrente de participação em “racha” possui natureza dolosa, o Projeto de Lei nº 4.463, de 2004, produz alterações no próprio CTB, estipulando os tipos das penas aplicáveis ao caso e a duração das mesmas.

Justificando as proposições, os autores afirmam, em consonância, que a Justiça, algumas vezes, já tem se valido da figura do dolo eventual como forma de punir mais severamente os que cometem crime nas circunstâncias em questão, ou seja, participando de rachas. A modificação da lei de trânsito, portanto, viria referendar uma linha de conduta hoje assumida

por muitos Juízes. Lembram, ainda, que as estatísticas de acidentes de trânsito são impressionantes, fato que levaria a sociedade a pedir punição exemplar para os condutores criminosos.

Em relação ao Projeto de Lei nº 5.347, de 2005, sua finalidade é alterar o art. 173 do CTB, de forma a retirar do *caput* a expressão “por espírito de emulação”. De acordo com o autor, emulação tem o mesmo significado de “disputa”, o que torna sua presença no texto legal desnecessária, já que o termo “corrida” já pressupõe a existência de disputa.

Não foram apresentadas emendas às iniciativas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos em pauta podem ser analisados, pelo menos, por dois ângulos diferentes: culpabilidade e prevenção. A culpabilidade cuida de examinar a correspondência do grau de reprovação social com o grau de reprovação legal da conduta. A prevenção, por sua vez, entre outros aspectos até mais importantes, trata de examinar o efeito que a variação do tipo da pena e da sua dimensão pode ter no comportamento social, é dizer, o efeito dissuasão da modificação legal junto aos cidadãos.

Em face de restrições regimentais, não cumpre a esta Comissão pronunciar-se acerca daquela primeira abordagem, que será bem esquadrihada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Resta-nos, portanto, analisar as propostas com foco na prevenção criminal, pois interessa aqui que o crime não seja cometido, que os acidentes de trânsito não aconteçam, que se preserve a segurança nas vias públicas.

É assim posta, sob tal ponto de vista, a seguinte pergunta: elevar a dose da pena contribuirá para a redução dos números do crime de que fala o art. 308 do CTB? Em outras palavras, seria eficaz a medida?

Desde logo, é preciso dizer que não se trata de avaliação capaz de ser levada a efeito por meio do método científico, *stricto sensu*, vez que a natureza social do fenômeno pesquisado impossibilita a realização de experimento controlado, destinado a testar a validade da hipótese.

De fato, não há como isolar a variável “densidade” da pena de outras tantas que, supostamente, estariam a influenciar os índices de criminalidade no trânsito. Por isso mesmo, é tarefa inglória querer comparar a situação brasileira com a de outros países, no que respeita à punição e seus eventuais efeitos na prevenção dos crimes de trânsito, já que não se consegue saber isoladamente que circunstâncias, em cada meio pesquisado, estão contribuindo para a diminuição ou o aumento do número de vítimas no trânsito.

O que se pode fazer aqui, então, é trazer o testemunho da literatura que se ocupa da prevenção dos crimes, em geral, e tentar encontrar evidências empíricas que sustentem o posicionamento prevalecente. Isso pressupõe, é claro, confrontar a proposta aqui analisada com a opinião mais aceita no meio especializado, para verificar sua hipotética validade.

Fundamentalmente, a sugestão trazida pelos dois projetos baseia-se no modelo clássico de prevenção, que adota a teoria da coação psicológica, elaborada pelo criminalista alemão Feuerbach no final do século XVIII. De acordo com essa concepção, a pena é uma ameaça da lei aos cidadãos, para que se abstenham de cometer delitos. Todo cidadão, portanto, estaria diante da tarefa de cotejar vantagens e desvantagens da empreitada criminosa, com base no prejuízo pessoal que a pena poderia lhe impor. Pena e delito, assim, constituiriam os dois elementos de uma equação linear, ou seja, o incremento da delinquência explicaria-se pela debilidade da pena.

Contra essa corrente, levantam-se inúmeros autores. Como aponta García-Pablos de Molina, um dos mais renomados criminologistas europeus, as ciências empíricas têm demonstrado a complexidade do mecanismo dissuasório. Segundo o catedrático espanhol, *“tudo parece indicar que nele (o mecanismo dissuasório) intervêm muitas e diversas variáveis, que interatuam, ademais, de forma nem sempre uniforme. A gravidade nominal do castigo, o rigor da pena, é só uma delas, de forma que seu concreto efeito inibitório ou contramotivador depende, em cada caso, do comportamento e interação das demais variáveis”*.

Segundo Clarence Jefferey, ex-Presidente da Sociedade Americana de Criminologia, o processo de regramento das condutas humanas passaria por instâncias de controle social formal – Polícia, Justiça, leis penais, Ministério Público, etc. – mas também, e sobretudo, por instâncias de controle social informal – família, escola, profissão, opinião pública, grupos de pressão, etc. Nesse sentido, afirma que *“mais leis, mais penas, mais policiais, mais juízes, mais prisões significam mais presos, porém não necessariamente menos delitos. A eficaz prevenção do crime não depende tanto da maior efetividade do controle social formal, senão da melhor integração ou sincronização do controle social formal e informal”*.

Indo mais longe na condenação da suposta relação de causa e efeito entre severidade da pena e prevenção à criminalidade, o emérito Professor de Direito Fernando Galvão afirma que *“em muitos casos a opinião pública exerce nociva influência sobre a produção normativa, fazendo com que questões importantes da vida social sejam tratadas de maneira inadequada. A pretensão de realizar o interesse público na prevenção e repressão da criminalidade, por meio do aumento de penas ou da criação de novos tipos incriminadores, não encontra amparo científico e serve unicamente aos interesses promocionais da classe política. (...) Com o aumento de penas, o máximo que se conseguiu estabelecer foi um direito legal simbólico, em que as disposições legais raramente alcançam a práxis.”*

Desse direito simbólico, ou retórico, também nos fala o jurista Willian Terra de Oliveira, caracterizando-o como a *“criação de tipos penais ou mecanismos de repressão desnecessários”*. Continua, asseverando que tal “direito”, sendo motivado pelo medo e pela insegurança, desvirtua a função legítima da norma, acabando por tornar-se um *“objeto manipulável nas mãos da política criminal, que utiliza a exemplaridade do castigo como instrumento real de tutela”*. Encerra dizendo que *“dentro de uma perspectiva de longo prazo, restará o esvaziamento da função norma, e o risco para a credibilidade do sistema penal”*.

Como bem notou o professor alemão de Direito Penal Winfried Hassemer, parece que *“o sistema penal atual (...) rejeita sumariamente a indagação crítica sobre sua aptidão instrumental...”*.

Nesse diapasão, é imperioso destacar que, no caso objetivo da imposição da pena por homicídio ou lesão corporal decorrentes da

prática de “rachas” ou de apresentações de destreza ao volante, muito pouco se poderia agregar em termos de efeito dissuasório (supondo-o plausível) ao se aumentar o tempo de detenção e ao se aplicar a pena de reclusão, vez que, como expuseram os autores dos projetos, muitos juízes já se valem da figura do dolo eventual, que pode submeter os criminosos a penas tão severas como as sugeridas.

Todavia, trazendo mais luz à questão, vale mencionar o trabalho do jurista espanhol Francisco Alvira Martin, “El efecto disuasor de la pena”, cujas conclusões apontam para uma virtual inexistência de efeito dissuasório da pena nos chamados crimes “expressivos”, ou não-patrimoniais, como são os casos do uso de drogas, da participação em “rachas” e do homicídio passional. Em apoio a essa tese, os criminologistas Ross, Fabiano e Garrido, no trabalho “El pensamiento prosocial. El modelo cognitivo para la prevencion y tratamiento de la delincuencia”, destacam que o infrator indeciso valora e analisa mais as conseqüências próximas e imediatas de sua conduta do que as finais ou definitivas (caso da gravidade da pena). De acordo com os autores, vários estudos empíricos demonstram que o delinqüente padece de uma distorção perceptiva, uma defeituosa percepção da realidade que lhe faz se considerar imune à lei e ao castigo.

A esta altura, como não nos propusemos a realizar uma investigação acadêmica, julgamos suficientes os argumentos aqui relacionados para contestar a validade das propostas apresentadas pelos autores, não sem antes tentar explorar um pouco, como já o dissemos, as evidências empíricas que sustentariam a posição dos especialistas já citados.

Sob uma abordagem mais genérica, vale referir, no caso brasileiro, a experiência da lei de crimes hediondos, aprovada em 1990. Conquanto ainda não tenha sido publicado estudo específico sobre sua efetividade na redução dos crimes violentos, uma conclusão aproximada pode ser inferida a partir da verificação dos índices de criminalidade “violenta” obtidos antes e depois de sua vigência: de acordo com o Ministério da Justiça, no começo da década de 1980, ocorriam cerca de onze crimes violentos por grupo de cem mil habitantes; no ano 2000, transcorridos dez anos da aparição da lei de crimes hediondos, aquela relação passou a ser de vinte e sete crimes violentos por grupo de cem mil habitantes, ou seja, quase o triplo do índice anterior.

No âmbito do trânsito, uma avaliação empírica importante pode se dar com base no exame dos dados estatísticos de vítimas fatais e não-fatais (homicídios culposos e lesões corporais culposas, segundo o CTB), ao longo dos últimos anos. Considerando que o capítulo “dos crimes de trânsito”, do CTB, recrudesceu as penas antes dispensadas aos infratores pelo Código Penal, poder-se-ia esperar um substancial decréscimo dos índices de vítimas fatais e não-fatais.

Conforme dados do DENATRAN, no entanto, percebe-se que a redução já vinha acontecendo desde antes do advento do CTB, com uma pequena aceleração do fenômeno no ano seguinte ao da sua promulgação.

| Número de vítimas fatais por grupo de 10 mil veículos - evolução | | Número de vítimas não-fatais por grupo de 10 mil veículos - evolução | |
|--|-----|--|-----|
| 1995 | 9,6 | 1995 | 120 |
| 1996 | 9,8 | 1996 | 117 |
| 1997 | 8,4 | 1997 | 113 |
| 1998 | 6,5 | 1998 | 103 |
| 1999 | 7,0 | 1999 | 111 |
| 2000 | 6,8 | 2000 | 124 |
| 2001 | 6,3 | 2001 | 119 |
| 2002 | 6,2 | 2002 | 104 |

Fonte: Denatran

No caso da ocorrência de vítimas não-fatais, há mesmo uma pequena inflexão da tendência, com a elevação do índice nos anos que se seguem ao ano posterior ao da promulgação do novo Código, evidência de que o efeito psicológico da aprovação do CTB ocorreu, mas não necessariamente perdurou.

O mais significativo a dizer, tomando em conta os dados desagregados do DENATRAN, por estado, é que se poderia esperar uma razoável proximidade dos índices caso se considerasse a nova gradação das

penas impostas pelo CTB - aplicável a todo cidadão brasileiro, em qualquer parte do território – uma variável importante para explicar a redução do número de vítimas.

O que se verifica, entretanto, é que, de estado para estado, persiste uma imensa disparidade no número de vítimas fatais por grupo de dez mil veículos (São Paulo, 3,9; Paraná, 5,7; Rio Grande do Sul, 3,5; Distrito Federal, 6,5 – Maranhão, 27; Paraíba, 14,3; Roraima, 20,4; Bahia, 18,1 – ano de 2001), fato que contradiz a hipótese de que um fator “transregional”, por si, como é a imposição de penas mais severas para os crimes de trânsito, possa ter efeito patente no número de vítimas e, por extensão, na criminalidade.

Parece evidente, e a grande maioria dos estudos em trânsito reforça essa posição, que mais importante do que o conteúdo da norma é a sua efetiva aplicação.

Os estados considerados mais desenvolvidos, por possuírem um sistema mais aperfeiçoado de engenharia de tráfego, controle policial e administrativo mais eficaz, melhor padrão educacional e repreensão social mais acentuada, acabam por dar à lei de trânsito uma dimensão muito mais próxima da ideal, em comparação com os demais estados.

Há, portanto, um conjunto de fatores que verdadeiramente eclipsam a mera intenção da norma. Sabe-se há muito, por exemplo, que o consumo de álcool e o excesso de velocidade estão na raiz da maioria dos acidentes de trânsito. Nos rachas, especialmente, a conjunção dessas situações é quase certa. Pois bem, muito pouco poderá ser conseguido em termos de redução dos chamados “pegas” se a tolerância social em relação a esses dois comportamentos não diminuir, aproximando-se do tratamento legal do problema; da mesma maneira, se o corpo de fiscalização não se fizer presente, deixando as ruas livres para os delinquentes, as chances de sucesso no combate aos rachas diminuirão; a par disso, se não se suspender ou proibir efetivamente a habilitação para dirigir nos casos previstos em lei, a participação em rachas fica encorajada pela sensação generalizada de impunidade; finalmente, se um trabalho de educação para o trânsito não for desenvolvido junto às crianças e adolescentes – os protagonistas, por excelência, dos futuros “rachas” -, também resta comprometido qualquer plano que tencione aplacar a força desse movimento marginal no trânsito.

Vai-se, agora, ao Projeto de Lei nº 5.347, de 2005. Embora o autor tenha razão ao afirmar que participar de corrida de automóveis por espírito de emulação é uma redundância, já que o desejo de superar o outro sempre está presente nesse tipo de evento, o fato é que o legislador do Código de Trânsito Brasileiro decidiu tratar de modo diferenciado o infrator que disputa um “pega” de forma não planejada, digamos, e o infrator que participa, na via pública, de corrida combinada, com local certo para acontecer, diante de espectadores. Ao primeiro, foi reservada penalidade menos severa do que a reservada ao segundo, possivelmente em razão deste ter mais tempo do que aquele para refletir acerca de seus atos e, mesmo assim, decidir desrespeitar a lei, além de, quase sempre, colocar em risco um número maior de pessoas, que se dirigem ao local da competição.

Julgamos, assim, que a manutenção do texto atual, conquanto mereça reserva, é preferível à sugestão proposta, que, se adotada, poderia dificultar a caracterização das duas situações acima descritas.

Sendo o que se tinha a dizer, voto pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.876, de 2004, nº 4.463, de 2004, e nº 5.347, de 2005.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado ELISEU RESENDE
Relator