

Crimes de Trânsito
Notas sobre o anteprojeto oficial (*)

Heleno Fragoso

1. O anteprojeto de lei sobre delitos de trânsito, elaborado por Comissão Especial designada pelo Ministério da Justiça, constitui uma nova etapa de um trabalho de elaboração legislativa demasiadamente lento e ineficaz. Esse anteprojeto teve por base o que foi apresentado pelo Conselho Federal da OAB, acolhido com entusiasmo no Simpósio Nacional de Trânsito, realizado pela Câmara dos Deputados, e logo apresentado como projeto de lei, ao Senado Federal. Nenhum progresso importante foi feito, no entanto, subsistindo o quadro lamentável, hoje agravado, de nossa legislação penal nesta matéria.

2. As infrações penais do trânsito dominam amplamente as estatísticas criminais, contribuindo poderosamente para congestionar o sistema policial judiciário, prejudicando a repressão à criminalidade grave. Impõe-se a busca de soluções processuais inovadoras, que criem mecanismos próprios de atuação, desafogando o sistema. Teremos efeito oposto, se se introduzem novas figuras de delito e se se transformam contravenções em crimes, mantendo-se basicamente o sistema de processo penal vigente, cujos graves defeitos são bem conhecidos. A situação poderia então piorar.

3. Deve, pois, o legislador ter as idéias claras nessa matéria, para que possa adotar as orientações de uma política criminal eficiente, tendo presente a realidade brasileira. As questões principais são as que se referem ao processo. Novas incriminações devem ser introduzidas com parcimônia. Não se imagine que através do direito penal seja possível impedir ou controlar os acidentes de trânsito. A lei penal desempenha um papel modesto na prevenção dos delitos em geral, e, em especial, nos crimes culposos.

4. O anteprojeto ministerial está dividido em três capítulos: o primeiro se refere aos crimes e às penas; o segundo, ao processo, e, o terceiro, às disposições gerais. Parece-nos que as disposições gerais, com normas de direito penal substantivo, devem anteceder à definição de crimes, embora haja, entre nós, vários exemplos de péssimas leis que adotam o sistema do anteprojeto. A lei de segurança nacional, que é um bom exemplo de teratologia legislativa, contém uma pequena parte geral, antes da definição de crimes, voltando, sem solução de continuidade, a disposições gerais, depois dela. A lógica manda que os princípios gerais de aplicação da lei antecedam à definição dos ilícitos penais.

5. Começando pela previsão de crimes e penas, o anteprojeto ministerial põe à testa do elenco os crimes de homicídio e lesão corporal *dolosos*, que são corpos estranhos numa lei deste tipo. Ela se refere às infrações penais praticadas *na circulação de veículos*, ou seja, aquelas que resultam do uso regular da máquina como meio de transporte de pessoas e coisas. A utilização do automóvel para a prática de homicídio ou lesão corporal dolosos constitui fato raríssimo e não requer qualquer consideração especial. A pena acessória de interdição para conduzir veículo pode ser imposta, nesses casos, se se adotam as normas previstas nos arts. 3.º e 4.º, § 2.º, do anteprojeto da OAB.

O art. 1.º do anteprojeto ministerial deveria ser integralmente suprimido.

6. O homicídio culposo, previsto no art. 2.º do anteprojeto ministerial, vem punido com penas alternativas: detenção, ou multa ou interdição. É este o crime mais grave praticado na condução de veículos, devendo as penas ser *cumulativas* (cf. art. 13 do anteprojeto OAB). O mesmo critério foi adotado na lesão corporal culposa. Preferível parece-nos o critério do nosso projeto: as penas são *cumulativas*. Se a lesão for leve, pode ser aplicada somente a pena patrimonial. Se for grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até à metade, sendo obrigatória a pena de interdição. Apesar da cominação alternativa das penas, o anteprojeto contém disposição geral que permite a aplicação cumulativa, defeituosamente (art. 34).

7. A omissão de socorro está prevista no anteprojeto ministerial no art. 4.º, inexplicavelmente limitada ao autor do homicídio ou lesão corporal. Nosso projeto pune a omissão de socorro também para o que causa acidente *sem culpa*, fato que, na falta de previsão expressa, implicaria na aplicação autônoma do art. 135 CP, como hoje se faz. Essa hipótese deve ficar no âmbito especial da disciplina jurídica das infrações penais do trânsito (cf. art. 15 do anteprojeto da OAB).

8. Inexplicavelmente, por igual, o anteprojeto não prevê o crime de fuga de local de acidente, que nada tem a ver com a omissão de socorro. Trata-se de crime que atinge o interesse da administração da justiça, previsto em todas as leis desse tipo (cf. art. 15, parágrafo único, do anteprojeto da OAB).

9. O anteprojeto ministerial introduz, no art. 5.º, uma nova infração penal: exercício de violência ou grave ameaça contra o condutor de veículo que procure socorrer vítima de acidente por ele provocado. Trata-se das tentativas de linchamento, mais aparentes que reais quando há efetivamente socorro. O fato já está previsto na lei penal comum. Não há inconveniente em que conste desta lei.

10. No art. 6.º eleva-se à categoria de crime a fabricação ou adaptação de veículo motorizado, com infração das regras de segurança estabelecidas em lei ou regulamento. A mesma pena é aplicável a quem "coloca no comércio" veículo em tais condições. O exagero é evidente. O anteprojeto ministerial contradiz aqui a leniência com que favoreceu os crimes de homicídio e lesão corporal. Basta pensar na exigência do cinto de segurança. Trata-se de perigo remoto e presumido, que teria, na pior das hipóteses, natureza contravencional.

11. A disposição sobre jornada excessiva de trabalho aperfeiçoa a que constava de nosso anteprojeto. Boa também nos parece a introdução, no art. 8.º, da violência praticada no interior do veículo, provocando manobra perigosa (art. 8.º). Seria indispensável prever condição de maior punibilidade, em caso de sobrevir acidente ou dano. O crime de perigo previsto no art. 9.º também poderia ser mantido, embora de difícil aplicação.

12. No art. 10 está a regra genérica de perigo concreto, em redação

superior à de nosso anteprojeto. Como tivemos oportunidade de lembrar, na justificação de nosso anteprojeto, são de pouca eficiência as incriminações que exigem o perigo concreto, fora das situações em que o dano também é previsto (como, por exemplo, no incêndio). O art. 132 CP raramente é aplicado. Manifestamente excessiva é a previsão da forma culposa. Nosso anteprojeto presumiu o perigo de certas situações, dando maior eficiência à lei penal, e deveria ser mantido naquela passagem (art. 18, parágrafo único).

13. Na incriminação da embriaguez ao volante, o anteprojeto ministerial acrescentou à influência do álcool ou substância de efeitos análogos, o efeito de "substância entorpecente ou que determina dependência física ou psíquica". Essa fórmula nos parece profundamente infeliz. Ou a droga produz efeitos análogos ao do álcool, ou não entra em linha de conta. O tabaco produz dependência psíquica. Certos medicamentos produzem dependência física sem efeitos psico-ativos. A pena prevista para o fato de recusar-se ao exame, sendo suspeito, não deve ser a mesma, em princípio.

14. Não nos parece acertada a idéia de suprimir as contravenções penais do trânsito, elevando-as todas à categoria de crimes. Numa época em que, por toda a parte, se ouve falar em descriminalização e depenalização marchar em sentido contrário, sem qualquer motivação razoável, não nos parece adequado. O anteprojeto ministerial não teve a coragem de romper com o sistema tradicional de processo, de modo que a incriminação de contravenções terá o efeito de trazer para as Varas que julgam crimes o trabalho que pertencia às Varas de contravenções, onde os processos são julgados com mais rapidez. Crime deve ser apenas o fato que constitui dano ou perigo a bens jurídicos importantes para a ordenada vida em comum. Configurar crimes em situações de perigo remoto (perigo de perigo), é excessivo e injusto. Fatos como o de confiar a direção a pessoa não habilitada ou inabilitada (art. 12), condução de veículo sem ter habilitação (art. 19), ou veículo sem licença ou com placas falsas (art. 14), ou veículo desprovido de dispositivos de segurança (art. 17), bem como o de danificar sinalização, devem ser apenas contravenções penais. A condução de veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a segurança, deve ser apenas circunstância agravante do crime que resultar de tal ação. O mesmo se diga da condução de veículos sem placa ou com placa falsa ou adulterada (art. 8.º, letras "e" e "f", do anteprojeto da OAB).

15. Quanto ao sistema de agravantes e atenuantes: não se compreende porque o *quantum* da agravação é maior do que o da atenuação. O sistema de elevar ou diminuir a pena em escala determinada contraria a tendência atual de ampliar o poder discricionário do juiz na aplicação da pena, e deve ser evitado. Não se percebe porque o intuito de lucro deve aumentar a pena nesta espécie de crimes.

16. O anteprojeto da OAB deu solução incomparavelmente superior àquela prevista pelo anteprojeto ministerial no que se refere ao processo. Procuramos dar um salto de qualidade, instituindo juízo monitório para a decisão sumária, inclusive da parte civil. Este sistema pode, sem a menor dúvida, ser adotado nos grandes centros urbanos, onde o problema é mais agudo. O anteprojeto ministerial limita-se a adotar as regras especiais previstas para o processo das infrações penais relativas a drogas,

abreviando ou suprimindo certos prazos. Não será difícil verificar que os prazos previstos na lei de drogas não estão sendo cumpridos, absorvidos pela monumental força de inércia ao sistema. Nosso processo penal é muito ruim e nele residem substancialmente os males de nossa justiça nesse setor. Precisamos com urgência de novo Código de Processo Penal. A não adotar-se um sistema mais ambicioso para os crimes praticados na circulação de veículos, pouco progresso teremos no sistema policial-judiciário, continuando o terrível congestionamento que hoje se observa. O anteprojeto ministerial talvez possa ser adotado como solução provisória, enquanto não temos um novo Código de Processo Penal. Ele recolhe de nossa proposta as boas soluções de reparação do dano no juízo criminal, e no conjunto procura acelerar o processo. Com o funcionamento de Varas especializadas há de melhorar o deplorável estado de coisas a que estamos habituados.

17. Quanto às disposições gerais, temos algumas observações a fazer. Sobre a pena de multa: o montante mínimo do dia-multa tem de ser o salário mínimo diário da região. Nenhum limite máximo deve ser fixado. Limite máximo aqui é apenas uma forma de proteger os ricos, já suficientemente privilegiados pelo sistema, como se sabe. A disposição do art. 33, § 2.º, deve ser eliminada. O montante do dia-multa corresponde ao que ganha o agente, e não carece de reajustamento algum. Sugerimos a eliminação do art. 46, inteiramente injustificável nas situações de concurso aparente de normas. O art. 34, *caput*, também nos parece inadmissível. A própria norma incriminadora deve estabelecer a pena aplicável, indicando, se for mais de uma, que podem as penas previstas ser aplicadas alternativa ou cumulativamente.

(*) Trabalho publicado na *Revista de Direito Penal*, n.º 27, Forense, Rio de Janeiro, jan.-jun. 1979, 1980, p. 49-53