

OS ILÍCITOS PENAIIS DO TRÂNSITO E SUA REPRESSÃO (*)

Introdução

1. O Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil decidiu nomear Comissão para reexaminar a vigente legislação relativa aos ilícitos penais cometidos na circulação de veículos, tendo presente o grave problema que constituem os acidentes de trânsito em nosso país. Foram designados para integrar a comissão os conselheiros Ivo D'Aquino, escolhido seu presidente, Carlos de Araújo Lima, F. A. Serrano Neves, Antonio Evaristo de Moraes Filho e Heleno Cláudio Fragoso, este último designado relator.

Iniciando seus trabalhos, a Comissão solicitou a cooperação de todos os Conselhos Secionais, sindicatos e associações de classe representativas de atividades relacionadas com o trânsito e a indústria automobilística. Valiosas contribuições foram recebidas, sendo justo destacar a coletânea elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, especialmente para a comissão. Essa coletânea, compreendendo toda a legislação pertinente e todos os projetos de lei apresentados à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal sobre a matéria, bem como outros subsídios, constituiu um dos mais importantes instrumentos de trabalho com que contou a comissão.

Os trabalhos da comissão desenvolveram-se através de numerosas reuniões de que participaram ativamente todos os seus membros. Além de extensa pesquisa legislativa e bibliográfica, minuciosa pesquisa foi realizada em diversas Varas Criminais no Estado da Guanabara, proporcionando exata visão de como funciona a Justiça penal relativamente a esse tipo de infrações.

* Relatório elaborado pela Comissão Especial instituída pelo Conselho Federal da OAB, composta dos Conselheiros IVO D'AQUINO (presidente), HELENO CLÁUDIO FRAGOSO (relator), CARLOS DE ARAÚJO LIMA, SERRANO NEVES e EVARISTO DE MORAIS FILHO.

A tarefa da comissão foi circunscrita à elaboração de anteprojeto de lei relativo aos ilícitos penais do trânsito e a seu julgamento, tendo-se em vista as graves deficiências de nossa legislação vigente neste assunto, ou seja, a apenas um dos aspectos do complexo problema.

1ª PARTE

OS ILÍCITOS PENAIS DO TRÂNSITO E SUA REPRESSÃO PELA LEI VIGENTE

2. O desenvolvimento da indústria automobilística entre nós é recente, tendo-se iniciado em 1957. Alcançou, no entanto, resultados surpreendentes, ocupando hoje o oitavo lugar no mundo. Nossa frota de veículos é hoje estimada em 4.500.000 unidades. De 987.613 unidades licenciadas em circulação em 1960, passamos para o total de 3.126.559, em 1970¹, sendo constantemente superados os recordes de produção. Segundo dados levantados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares, alcançou-se em maio do corrente ano o recorde da produção mensal, com 65.000 unidades e, inclusive, o recorde da produção diária, 2.976 unidades. A produção acumulada do exercício (até o mês de maio, inclusive), foi de 278.000 unidades, contra 245.041, no correspondente período de 1972, observando-se um aumento de 13,4%².

Somos um povo recentemente motorizado, e em escala que superou todas as previsões, nos grandes centros urbanos. Em 1960, havia no país um veículo para cada 62 pessoas. Hoje, a proporção é de um veículo para cada 22 pessoas, 80% dos veículos existentes no país estão nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador, segundo dados do Ministério dos Transportes, situando-se, assim, nessas áreas, os graves problemas da circulação. Só em São Paulo são licenciados, em média, 300 veículos por dia. Na Guanabara são emplacados 140.000 novos veículos por ano³.

¹ *Anuário Estatístico dos Transportes*, 1970, Ministério dos Transportes, IBGE.

² Cf. *Jornal do Brasil*, de 17.6.1973.

³ Cf. *Jornal do do Brasil*, de 4.8.1973.

O ritmo de produção indica aumento de 20% por ano. Se em 1974 produzirmos, como se espera, um milhão de veículos, é quase certo que antes de 1980 ultrapassaremos a casa dos dois milhões de veículos por ano, com cerca de 12 milhões em circulação⁴. Isso exigirá, pelo menos, a duplicação da rede rodoviária nacional.

3. Nem só na produção batemos recordes, Também no que se refere aos acidentes temos alcançado cifras impressionantes, a revelar a gravidade do problema que nos ocupa.

Embora não haja estatísticas acuradas, que possam fornecer dados precisos, são bem significativos os índices revelados por diversos levantamentos, mostrando sempre sucessivos aumentos em números absolutos.

Os levantamentos do IBGE assinalam um aumento de 63.000 acidentes ocorridos no país em 1966, para o total de 144.000, em 1969. O total de mortos nesses dois anos é de 5.180 e 7.570, respectivamente, passando o total de feridos de 46.900 para 86.800.

As estimativas do CONTRAN indicam os seguintes resultados, a partir de 1970.

<i>Ano</i>	<i>Total de acidentes</i>	<i>Mortos</i>	<i>Feridos</i>
1970	149.600	8.100	93.500
1971	162.500	8.600	100.000
1972	175.500	9.000	107.000
1973	188.000	9.500	114.000
1974	201.000	10.000	121.000

Os dados estatísticos de acidentes em estradas federais, levantados pelo DNER e relativos aos anos de 1971 e 1972, revelam um aumento de 7% no total. Tais acidentes

⁴ Cf. *Jornal do Brasil*, de 12.7.1973 e 4.8.1973.

causaram 2.178 mortes e lesões corporais em 14.860 pessoas. O número de mortes refere-se apenas aos que faleceram no local do desastre. Essas estatísticas mostram que o maior número de acidentes coincide com a morte densidade de tráfego, situando-se, nos primeiros lugares, as rodovias Rio-São Paulo, Feira de Sant'Ana-Salvador e São Paulo-Curitiba. 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro); domingo é o dia de maior incidência, seguido do sábado, e a maioria dos desastres (31,8%) ocorre entre 16 e 21 horas. Dos acidente havidos em 1972, 49,6% foram causados por veículos de passeio; 42,1% por caminhões e 6,4% por coletivos⁵.

Na rodovia Presidente Dutra, que ocupa o primeiro lugar, como vimos, nesta trágica estatística, tivemos, no primeiro semestre do corrente ano, a média de 16 mortos por mês. No período de janeiro a abril houve nessa estrada 1.280 acidentes, com 67 mortos e 698 feridos⁶. Em São Paulo, o número total de acidentes passou de 33.974, em 1970, para 40.923, em 1971, e 52.541, em 1972. Nesses três anos, o número de feridos foi de 19.348, 23.204 e 29.791, respectivamente, e o de mortos, 1.883, 2.386 e 3.063⁷. No primeiro trimestre de 1973, nas estradas de São Paulo, houve 1.753 acidentes, provocando a morte de 528 pessoas, ferimentos graves em 1.253, e, leves em 2.423⁸.

4. Análise meticulosa das estatísticas revela que o aumento impressionante no número de acidentes e vítimas está em correspondência com o aumento no número de veículos em circulação. Tem sido pequeno ou nulo o aumento do número de acidentes em termos relativos. Na Guanabara, por exemplo, o total de acidentes no

⁵ Cf. *Jornal do Brasil*, de 13.3.1973.

⁶ Cf. *Jornal do Brasil*, de 13.3.1973. Notícias recentes confirmam a situação terrível do trânsito na Rio-São Paulo. No fim de semana prolongado pelo feriado de 7 de setembro, no corrente ano, registrou-se o que os jornais denominaram recorde de acidentes nessa estrada: 44 desastres com 29 feridos e 7 mortos. Nas cinco estradas de acesso ao Rio de Janeiro nesse fim de semana ocorreram 119 acidentes envolvendo 211 veículos, com ferimentos em 51 pessoas e 11 mortos. Fonte: DNER (*Jornal do Brasil*, de 11.9.1973)

⁷ Cf. *Jornal do Brasil*, de 27.5.1973. Contribuição vitimológica interessante foi dada pelo Simpósio sobre acidentes do tráfego com crianças, patrocinados pela Sociedade Brasileira de Pediatria, e realizado em São Paulo, em junho de 1973. Segundo dados fornecidos pelo DETRAN de São Paulo, em 1971, durante seis meses, 207 crianças morreram e 2.104 foram feridas, correspondendo a 9,2 e 8,6% do total de mortos e feridos em acidentes do trânsito indicam que as próprias vítimas em tais casos são geralmente culpadas pelo acidente. Cf. LANGELAAR, MAARTENSE e ROOTLIEB, *Traffic Accidents to Young Pedestrians, Excerpta Criminologica*, 8/3, pág. 173 (1968). Os autores verificaram que 83,2% dos acidentes envolvendo menores de 0-19 anos, com resultado morte ou lesão corporal grave, foram causados pela própria vítima, geralmente por travessia incorreta da rua.

⁸ Cf. *Jornal do Brasil*, de 24.6.1973.

período de 1958 a 1969 passou de 8.287 para 32.153. No mesmo período, a quantidade de veículos emplacados subiu de 103.180 para 359.860. O número de acidentes em cada 1.000 veículos passou de 80 para 89. NO ano de 1964, quando foram eliminados os lotações, o índice desceu a 43 acidentes por cada 1.000 veículos⁹.

Em São Paulo, nos anos de 1970, 1971 e 1972, o total de acidentes em cada 10.000 veículos foi de 652, 670 e 669, respectivamente¹⁰.

Os índices de acidentes de trânsito no Brasil são os maiores do mundo. Em nosso país ocorrem 33 mortes por tais acidentes, em cada 10.000 veículos em circulação. Na Alemanha, o índice é de 13,8. Na Itália, 11,6. Na França, 10,9 e nos Estados Unidos, 5,4¹¹. A desproporção entre o número de veículo e o de acidente é o que realmente impressiona. No ano de 1970, por exemplo, houve nos Estados Unidos 55.000 mortes em acidentes, para 105 milhões de veículos em trânsito. No mesmo período, tivemos no Brasil 10.000 mortes para 3 milhões de veículos. Isso significa que, se prevalecesse nos Estados Unidos a proporção brasileira, lá haveria naquele ano 350.000 vítimas¹².

5. A constância nos índices de acidentes entre nós parece revelar que existe toda uma estrutura defeituosa que abrange os diversos setores em que se apresenta a questão do trânsito. Isso está a exigir completa revisão de todos eles, para a todos dar uma formulação moderna, compatível com o desenvolvimento do país. O fenômeno que hoje ocorre hoje ocorre no Brasil já ocorreu em outros lugares. Na cidade de Nova York, por exemplo, no final dos anos 30, havia mais acidentes com resultado morte do que hoje¹³. Somente com as profundas transformações introduzidas em 1950 modificou-se a situação. Criou-se então um Departamento de Trânsito (correspondente a uma Secretaria de Governo), retirando-se do Departamento de Polícia tudo o que se

⁹ O *Livro Negro do Trânsito*, DETRAN, Guanabara.

¹⁰ Nos três anos a que nos referimos o total de acidentes foi de 33.974, 40.923 e 52.541, respectivamente, e o número de veículos licenciados, 520.981, 611.153 e 784.648. A correlação com a população (5.921.723, 6.210.738 e 6.513.822) é interessante. Para cada 100.000 habitantes, o número de feridos foi de 327, 368 e 457; e o mortos, 32, 38 e 47. Cf. *Jornal do Brasil*, de 27.5.1973.

¹¹ O *Estado de S. Paulo*, 29.6.1973.

¹² Cf. WALDIR DE ABREU, *Temas Fundamentais dos Códigos de Trânsito*, Rio de Janeiro, 1971, 9.

¹³ Para 800.000 veículos em circulação, registrava-se 1.300 acidentes dessa categoria por ano. Hoje para 1.850.000 veículos, apenas 900. Tais elementos foram fornecidos verbalmente ao relator da comissão por Theodore Karagheuzoff, antigo *Traffic Commissioner* de Nova York.

referia a trânsito, salvo o policiamento¹⁴. Inicou-se então um extenso programa de engenharia do tráfego ao lado de vasto programa educacional, inclusive nas escolas. Ao mesmo tempo foram instituídos os cursos de educação para os motoristas.

Não há dúvida de que as questões relativas à engenharia do trânsito sobrelevam a todas as demais na prevenção de acidentes. A experiência de vários países o demonstram de forma cabal¹⁵. Segundo notícias recentes, na Alemanha Ocidental, graças a tráfego bem sinalizado e com moderna aparelhagem, os acidentes com vítimas fatais diminuíram de 30% nos últimos três anos, enquanto o volume de trânsito aumentava em 50%. A experiência de Nova York nesse sentido é também muito significativa¹⁶. Tem razão MANCA quando afirma que o aumento no número de acidentes não é afetado inicialmente pelo maior rigor das sanções penais, mas sim pela tentativa de eliminar suas causas técnicas, biológicas, psicológicas e legais¹⁷.

É inteiramente ilusório supor que se pode resolver o problema dos acidentes do trânsito através da intimação penal. A repressão através da pena criminal é apenas um dos elementos de controle, e seguramente não é o mais importante. O policiamento ostensivo impede mais acidentes que qualquer norma penal.

Se a segurança do trânsito exige mais engenharia do que Direito Penal, não pode dispensar eficaz aparato repressivo, que assegure a observância de leis e regulamentos, bem como extenso programa de educação¹⁸.

A Semana de Estudos de Trânsito, realizada em junho do corrente ano, pelo Instituto de Engenharia em conjunto com o Instituto Brasileiro de Segurança, entre suas conclusões gerais, indicou com acerto: “A educação em nosso país deve merecer ainda mais atenção do que a recebida nos países do hemisfério norte, porque entre nós é mais recente a motorização da população, datada de fins da década de 50, com a

¹⁴ Esse critério é defendido com entusiasmo pelos especialistas nos Estados Unidos.

¹⁵ Cf. *A Colloquy on Motor and Traffic Law*, National Research Council, Washington, 1965.

¹⁶ Cf. *Jornal do Brasil*, de 16.4.1972; *City of New York Department of Traffic Annual Report 1967*, 7: “Only through continual techniques and devices can street capacities be maintained at an acceptable level.”

¹⁷ P. MANCA, *L'allarmante fenomeno della criminalità stradale. Um altro problema urgente di Politica Criminale*, *Archivio Penale*, 1964, 203.

¹⁸ Veja-se nesse sentido o Projeto nº 873, de 1972, de autoria do Dep. TÚLIO VARGAS, sobre ensino das noções de trânsito nas escolas de primeiro grau. Pesquisa realizada pelo *jornal do Brasil* e publicada em sua edição do dia 5.8.1973 revela amplo desconhecimento pelos motoristas dos sinais usados nas rodovias.

instalação da indústria automobilística. Nossos pedestres têm menos convivência com o tráfego altamente concentrado e nossos motoristas menos vivência na direção. É enorme no país a porcentagem das cartas de habilitação *zero km.*”¹⁹

A engenharia está presente não só no projeto e construção das rodovias e obras de arte, como também na sinalização, que se destaca como elemento de significação excepcional. As grandes metrópoles instituíra, sofisticados sistemas de controle eletrônico computadorizado, que se opera inclusive através de técnicas de controle remoto através do rádio, com resultados surpreendentes²⁰.

A engenharia está também presente na determinação do fluxo do trânsito nas vias, com toda a técnica moderna que a matéria hoje envolve, constituindo juntamente com a sinalização e a comunicação a especialidade Engenharia de Trânsito, bem como na segurança dos veículos, que entre nós tem sido inacreditavelmente negligenciada. Temos visto veículos, de grande peso, com máquinas de grande potência, comercializados sem o sistema de freios necessário (previsto como equipamento opcional) bem como o emprego de pneumáticos inadequados, como fator de redução do preço de venda. Por motivos de ordem financeira, não se hesita em sacrificar a segurança, certamente tendo-se em vista os preços astronômicos dos carros nacionais. Ao contrário do que sucede no exterior, a indústria automobilística brasileira não tem sido importunada pelos órgãos competentes para atender a exigência de segurança²¹.

A situação de nossas estradas é deplorável. Como há pouco declarou o presidente do Sindicato dos Condutores Rodoviários e Anexos de São Paulo, “as estradas estão em péssimas condições de tráfego. 61 pontes da Via Dutra estão construídas irregularmente; não possuem qualquer tipo de acostamento e defesa para os motoristas. As curvas também estão irregulares, sem planejamento, e colocam em risco

¹⁹ *Revista de Administração Municipal*, n. 103, 107.

²⁰ *City of New York Department of Traffic Annual Report 1967*, cit. 10. Ao que se anuncia, o Brasil adotará o Manual Interamericano de Sinalização. A sinalização das estradas, que é seguro fator de acidentes, será melhorada. As resoluções sobre sinalização do trânsito dependem de decreto do Presidente da República e resolução do CONTRAN.

²¹ Anuncia-se que o CONTRAN tem efetuado reuniões com os representantes da indústria automobilística para analisar novas normas de segurança de veículos. Cf. *Jornal do Brasil*, de 24.6.1973. Instituído normas obrigatórias de segurança, cf. Projeto n. 63, de 1973, do Sen. VASCONCELOS TORRES, e os Projetos n. 201, de 1971, do Dep. NINA RIBEIRO (sobre a direção retrátil e o dispositivo indicador da pressão do sistema de freios) e 449, de 1971, do Dep. FERREIRA DO AMARAL (sobre pneus).

a segurança de todos. Quando os veículos fazem curvas para a direita, a inclinação delas é para a esquerda, completamente incompatível com as regras de segurança existentes”.

Em estatística recentemente divulgada sobre causas dos acidentes nas rodovias, verifica-se que DNER atribui a defeitos nas estradas 12% dos desastres. “Fazendo autocrítica — lê-se — o Departamento reconhece que o maior defeito das antigas estradas brasileiras é a falta de acostamento, seguindo-se as curvas de pequeno raio, isto é, fechadas. Estradas importantes como a Rio-Bahia (parte da BR-116), trechos da BR-135 (entre o Rio e Juiz de Fora) e da BR-040 (Brasília-Belo Horizonte) apresentam estas falhas apesar de sua importância e volume de tráfego”²². Menos da metade das estradas pavimentadas atende realmente aos padrões técnicos exigidos, sendo comum a ausência de sinalização²³.

É evidente, por outro, que os problemas do trânsito, e, pois, dos acidentes havidos na circulação de veículos, estão intimamente vinculados à urbanização. Como se sabe, o crescimento desordenado das grandes metrópoles tem trazido questões complexas e difíceis, seja pelo congestionamento do trânsito nas grandes capitais, seja pela dificuldades com que operam todos os mecanismos de regulação e repressão além de seus limites máximos de eficiência²⁴.

6. As insuficiências de nossa legislação, no que concerne às infrações penais cometidas na circulação de veículos são manifestas, e têm sido assinaladas por vários especialistas.

Limita-se a nossa lei penal, no momento, basicamente, às gravantes previstas para os crimes de homicídio culposo (art. 121, §4º) e lesão corporal culposa (art. 129, §7º), em regras, aliás, defeituosas, bem como às contravenções de falta de habilitação para dirigir veículo (art. 32 da Lei das Contravenções Penais); à direção perigosa de

²² *Jornal do Brasil*, de 29.7.1973.

²³ A rede rodoviária nacional tem atualmente cerca de 1.200.000km dos quais aproximadamente 1.000.000 são de estradas municipais e vicinais, e 231 km, de rodovias federais e estaduais. A rede pavimentada nacional é de apenas 71.000 km (pouco mais da metade das estradas federais).

²⁴ A inobservância de regra técnica pode constituir a essência da ação culposa, não podendo funcionar igualmente como agravante. Cf. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 1973, n. 149.

veículo na via pública (art. 34) e à remoção, inutilização ou omissão de sinais de perigo (art. 36).

A suspensão da licença para conduzir veículo motorizado, que é a mais importante das sanções penais para esse tipo de ilícitos, está prevista como pena acessória (art. 69, IV, e seu parágrafo único, IV). A duração fixada para essa pena (dois a dez anos) faz com que os tribunais a apliquem com parcimônia, depois de terem fixado (após longos e infrutíferos debates) que tal pena não é obrigatória²⁵.

O Código Penal de 1969, embora melhorando sensivelmente a situação de nosso direito atual na matéria, está longe de atender, em suas novas formulações, às exigências de um sistema repressivo eficaz.

A suspensão da licença para conduzir veículos motorizados está prevista apenas como medida de segurança, cujo prazo mínimo é de um ano. Deve ser imposta a medida, “se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia” (art. 97).

A medida de segurança tem por fundamento a periculosidade do agente, derivando da incapacidade ou da inabilidade do réu para a condução de veículos. Por isso mesmo se aplica ainda que o condenado seja absolvido por inimizabilidade. Este é, no entanto, o aproveitamento menos adequado do importante instrumento repressivo que representa a cassação da licença para dirigir. Ela não pode deixar de ser prevista como pena, ou seja como retribuição ético-jurídica do malefício, fundada na culpabilidade do agente, e, pois, aplicável independentemente da inabilidade ou incapacidade do réu²⁶.

O projeto de Código Penal alemão, de 1962, previa a proibição de conduzir (*Fahrverbot*) como medida de segurança, aplicável quando o agente se revela inapto

²⁵ FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal* n. 158.

²⁶ WOLF MIDDENDORFF, num trabalho apresentado à 4ª Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisa Criminológica (*Sanctions pénales des infractions routières. Changements souhaitables dans l'administration de la justice*), em novembro de 1966, assinalava que “o cancelamento ou a suspensão da licença é a pena mais temível”.

para dirigir veículo a motor, o que se presumia em certos casos (§ 99). Todavia, ao lado da medida de segurança previu também a proibição de conduzir como pena acessório (§ 58). Esse sistema prevaleceu no texto definitivo da nova Parte Geral do Código Penal alemão, que entrará em vigor em 1º de outubro do corrente ano (pena acessória, § 44; medida de segurança, § 69).

É manifesta a insuficiência da suspensão da licença para dirigir, prevista apenas como medida de segurança, pois a imensa maioria dos acidentes de trânsito deriva de imprudência ou negligência do motorista hábil e competente, ao qual não se aplica a medida de segurança, por desnecessária²⁷.

O Código Penal de 1969 previu também o crime de embriaguez ao volante (art. 289), como crime de perigo presumido, sem fixar taxa de alcoolemia, cominando ridícula pena patrimonial (dez a quarenta dias-multa)²⁸.

No art. 290, o Código Penal previu figura genérica de crime de perigo, que se configura com a ação de “violiar regra de regulamento de trânsito, expondo a efetivo e grave perigo a incolumidade de outrem”. Contempla, assim, a lei, como crime de perigo concreto, o que deveria ser a mais importante norma penal para repressão dos delitos praticados na circulação de veículos, e este é o seu defeito imperdoável. A experiência demonstrou amplamente que as normas que definem crimes de perigo concreto, quando não aliados a situação de dano (como ocorre no incêndio, ou no caso de acidente de trânsito apenas com dano material grave), raramente são aplicadas, em face da dificuldade em comprovar a ocorrência do perigo. É o caso, por exemplo, do crime previsto no art. 132 do Código Penal vigente, e da contravenção prevista no art. 34 da Lei das Contravenções Penais²⁹.

A previsão dos crimes de perigo destina-se precisamente a impedir o dano. Se a aplicação dessas normas depende da ocorrência de um dano, é manifesta a sua

²⁷ O projeto enviado pelo Governo ao Congresso, propondo emendas ao Código Penal, limitou-se a suprimir no art. 97 a referência limitativa ao fato ocorrido “na via pública”. Explica a Exposição de Motivos que acompanhou o projeto: “O objetivo é ampliar a aplicação da medida de segurança também aos que dirigem embarcações”.

²⁸ Todas as penas patrimoniais previstas no Código Penal de 1969, segundo o critério de dias-multa, são baixíssimas e inadequadas. A matéria não chegou a ser examinada pela Comissão revisora ministerial.

²⁹ Essa orientação é típica das legislações pouco rigorosas na matéria, como o Código Penal suíço (art. 27) e o Código Penal alemão vigente (§§ 315 e 315d).

inutilidade. Por isso mesmo, as leis penais modernas, ao lado das disposições genéricas que incriminam a efetiva causação de perigo ao trânsito, prevêm diversas situações em que o perigo se presume. O exemplo mais significativo é o do excelente projeto alternativo de Código Penal elaborado por um conjunto de professores alemães, cuja parte geral foi divulgada em 1966. Esse projeto representou um sopro de vitalidade no Direito Penal da Alemanha, com ampla repercussão. Muitas de suas propostas foram aceitas pelo Parlamento, no texto definitivo da Parte Geral a que já aludimos. Na Exposição de Motivos do Projeto Alternativo, na parte relativa aos delitos de trânsito (incluída entre os crimes contra a pessoa), divulgada em 1971, encontramos completa justificação do sistema proposto, abandonando-se o critério da mera previsão de um crime de perigo concreto³⁰. No § 166, o Projeto prevê, como crime de perigo abstrato, a grave violação das normas de trânsito, no que a Exposição de Motivos chama de “os dez pecados capitais do condutor de veículo” (*die zehn Todsünden des Fahrzeuglenkers*). Aqui estão incriminadas várias situações de manifesto perigo, relacionadas com a inobservância do direito de preferência, a ultrapassagem irregular, a inobservância do direito dos pedestres, a condução, a velocidade inadequada em certos locais etc.³¹

No art. 291, o Código Penal de 1969 prevê fuga do local do acidente, com abandono da vítima, em disposição ambígua e defeituosa³². A fuga em tais circunstâncias aparece hoje como delito em quase todas as leis modernas, remontando à lei francesa de 1908 e à lei alemã de 1909. Basicamente, incriminando a fuga, o legislador procura forçar o motorista a permanecer no local do acidente, para que não se impeça ou dificulte a apuração da responsabilidade jurídica dos que nele participaram (inclusive, eventualmente, o pedestre)³³. O Código Penal de 1969 previu

³⁰ *Alternativ-Entwurf eines Strafaesetzbuches, Besonderer Teil, Straftaten gegen die Person, Zweiter Halbband*, Tübingen, 1971, 101.

³¹ Disposição legal dessa natureza se funda na verificação das causas mais comuns de acidentes. A Exposição de Motivos do projeto alternativo invoca aqui o excelente estudo de KAISER, *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrs Strafrecht*, 1970, 429. V. obra citada acima, nota 3, pág. 113.

³² “Art. 291. Causar, na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito, de que resulte danos pessoa e, em seguida, afastar-se do local, sem prestar socorro à vítima que dele necessite Pena: detenção de seis meses a um ano, sem prejuízo das cominadas nos §§ 3º e 4º do art. 121 e no art. 133. Parágrafo único. Se o agente se abstém de fugir e, na medida em que as circunstâncias o permitam, presta ou providencia para que seja prestado socorro à vítima, fica isento de prisão em flagrante”. O projeto de alteração enviado pelo Governo ao Congresso, suprime este artigo, por ser a matéria “incluída entre as hipóteses de omissão de socorro”.

³³ Cf. sobre a matéria, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, *Crime do Automóvel*, *Rev. Bras. Crim. Direito Penal*, n. 1 (1963), 87. Esse trabalho também está publicado na *Revista Forense*, vol. 200, 27. Estudo interessante sobre

apenas a omissão de socorro à vítima (embora a rubrica fake em fuga do local do acidente), prevendo no parágrafo único a incorrência de prisão em flagrante (norma processual) se o agente prestar o socorro, hipótese em que se exclui o crime, pois não mais se configura a a conduta típica.

A fuga do local do acidente não pode ser prevista como mera agravante dos crimes de homicídio culposo e lesão corpora culposa, nem basta a simples incriminação da omissão de socorro, que é crime contra a pessoa. O que a fuga do local do acidente atinge, em primeiro lugar, é o interesse da administração da justiça. É possível não fugir e não socorrer e é possível socorrer e fugir³⁴.

O quadro de nossa atual legislação nesta matéria se completa com a lamentável Lei n. 4.611, de 1965, que instituiu para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o rito sumário previsto para as contravenções penais. Essa lei provocou uma série de graves problemas, suscitando difíceis questões jurídicas ainda em aberto (como, por exemplo, a do funcionamento do assistente de acusação na fase policial).

O mais sério inconveniente da Lei n. 4.611, que a fez sofrer a crítica unânime de todos os especialistas, foi o congestionamento que provoca da já emperrada máquina da justiça criminal, obrigando ao processo de numerosos motoristas inocentes. Várias estranhas soluções têm sido inventadas por promotores e juízes para por fim ao processo que, sem qualquer viabilidade, é enviado a juízo, desde o arquivamento puro e simples, com *anulação* da portaria, até à concessão de *habeas corpus* de ofício.

Outros defeitos graves da lei são o processo do motorista que sofreu o dano, e que, é portanto, vítima, e a defesa feita perante a autoridade policial por pessoas inabilitadas, que a lei autoriza³⁵.

os aspectos criminológicos da fuga é o que realizou BERGERMANN, em 1961 e 1962, em Düsseldorf (*Die Verkehrsflucht*, Bonn, 1966).

³⁴ Cf. LUIS JIMENEZ DE ASÚA, *Problemas Modernos de la Culpa*, *Rev. Der. Penal y Crim.*, n. 1 (1968), pág. 21 e segs., bem como a bibliografia ali indicada.

³⁵ É nulo o processo das contravenções por ausência do defensor na fase policial. O art. 532 do Código de Processo Penal está revogado pela Constituição na parte em que determina a presença do defensor “se possível”. Cf. a propósito, com ampla referência a julgados dos tribunais, HELENO C. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2ª ed., n. 144.

7. às insuficiências da legislação atual somam-se as da administração da justiça. Estas se devem não só aos erros introduzidos pela Lei n. 4.611, a que já aludimos, como também ao sistema de nosso processo penal, que é péssimo.

Examinamos, através de pesquisa meticulosa, a situação do processo e julgamento dos delitos e contravenções relativos à circulação de veículos no Estado da Guanabara. O levantamento de dados teve por base o ano de 1972, tendo sido realizado em quatro Varas Criminais (4^a, 6^a, 11^a e 17^a) e em três Varas de contravenções (24^a, 25^a e 26^a).

Os processos por crimes do automóvel³⁶ atingiram a elavada cifra de 22,7% da totalidade dos processos, ocupando o primeiro lugar nas estatísticas. Para cada Vara Criminal em média, foram distribuídos 313 processos por acidentes de trânsito, no ano de 1972, num total aproximado de 6.300 processos para todas as Varas. Para cada uma das Varas de contravenções foram distribuídos em média 428 processos, num total de 1.288. O índice médio de *arquivamentos* foi de 24,7%³⁷, e o de absolvições, de 32,2%. A média de condenações foi de apenas 3,5%, ficando em andamento 37,2%.

Os números não são animadores, dos processos que foram decididos (56,4%), 94% terminaram por absolvição ou arquivamento. Só 6% terminaram por condenação.

Nas Varas de contravenções, os processos por contravenções relacionados com trânsito constituíram 9% do total recebido em 1972. Dos que foram decididos (91%), 68% terminaram por absolvição e 32% por condenação. O julgamento dos processos por contravenção é muito irregular, dependendo do critério adotado pelos juízes. Alguns absolvem sistematicamente os processados por dirigir veículo sem habilitação (art. 32 da Lei das Contravenções Penais) se entre a data do fato e a sentença, o réu obteve a carteira de habilitação, fato, aliás, comum.

³⁶ A expressão, aliás, inadequada, se refere apenas aos crimes que defluem do uso regular do automóvel como meio de transporte de pessoas e coisas. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit. 85. A pesquisa contou com a colaboração inestimável da acadêmica BEATRIZ FALK.

³⁷ O arquivamento sumário do processo é muito variável, dependendo de um certo entendimento entre promotor e juiz. Numa das Varas, houve 43% de arquivamentos, noutra de 30%. Nas outras duas de apenas 11% e 15%.

A duração dos processos por crime varia entre três ou quatro meses e vários anos, sendo em média de dez meses a um ano³⁸.

A análise de tais dados revela a completa ineficiência da administração da justiça, que é morosa e inútil, estando a exigir ampla reformulação do processo e dos mecanismos que a atuam.

8. Ao lado das falhas de nosso direito positivo com respeito aos crimes do automóvel de nossa legislação processual, inclusive a organização judiciária, já assinaladas, cumpre mencionar que é também falha e defeituosa a nossa lei de trânsito. WALDIR DE ABREU, que é, sem favor, um de nossos melhores especialistas na matéria, critica o Código Nacional de Trânsito, dele afirmando que se ressentia de técnica e nasceu obsoleto. Reclama maior simplicidade e precisão técnica, indispensáveis ao maior conhecimento do público. Sobre o Regulamento do Código Nacional de Trânsito diz o autor que ele “repete desnecessária e fastidiosamente o Código. Noutros dispõe contrariamente a ele ou o ignora, constituindo-se num diploma legal paralelo e até de maior hierarquia”³⁹.

A modernização de nossas leis em matéria de trânsito e a reformulação de todo o sistema punitivo não podem dispensar a revisão de nosso Código Nacional de Trânsito e de seu Regulamento.

2ª PARTE

PROJETO DE UMA NOVA LEI PENAL DO TRÂNSITO

9. Um sistema repressivo eficaz é apenas um dos elementos de uma política moderna de controle do trânsito, mas nem por isso é menos importante. Em todos os países que levam a sério os problemas da circulação de veículos, encontramos, ao lado da engenharia do trânsito e da educação, em vários níveis, um sistema repressivo que assegura a aplicação e a observação das normas de segurança indispensáveis.

³⁸ Estimativa da Comissão. O grande número de processos em andamento não permite uma verificação, pois a pesquisa se circunscreveu ao ano de 1972. Os processos que foram decididos duraram em média seis meses. Os processos das contravenções decididos duraram cerca de cinco meses e meio em média.

³⁹ WALDIR DE ABREU, *A técnica legislativa como fator de vulgarização das normas de trânsito*, Rio de Janeiro, 1971.

São diversos os critérios utilizados na formulação desse tipo de lei. Ora a parte criminal se insere nos próprios Código de Trânsito⁴⁰, ora está contida em lei especial, independente do Código de Trânsito⁴¹, ora está inserida em dispositivos isolados do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais. Este último é o sistema do Direito brasileiro. Ele tem a desvantagem de seu caráter fragmentário e da subordinação desses delitos (que são os campeões absolutos das estatísticas criminais) às regras gerais do processo, evidentemente inaplicáveis.

Propomos a feitura de uma lei especial que defina todas as infrações penais relativas à circulação de veículos ou com ela relacionada e que regule o seu processo e julgamento, inclusive da responsabilidade civil pelo ressarcimento do dano. Essa lei revogaria expressamente todos os dispositivos legais sobre a matéria, espalhados pelo Código Penal, pela Lei das Contravenções Penais e por leis extravagantes. Evidentemente se aplicarão aos crimes e contravenções, previstos nesta lei todos os princípios gerais do Código Penal que não forem por ela alterados. O Direito Penal contido nas leis extravagantes é *complementar* e a ele se aplicam as regras gerais do Direito Penal *fundamental* que é o do Código Penal (art. 10; Código Penal; Código Penal de 1969, art. 12). A idéia de lei especial nesta matéria, definindo e disciplinando com clareza todos os ilícitos penais e seu julgamento, inclusive da parte civil, não é nova entre nós. Ela foi aprovada pelo Grupo de Trabalho instituído pela eminente Juiz ELIEZER ROSA, na 8ª Vara Criminal no Rio de Janeiro, em 1964⁴².

O anteprojeto elaborado pela Comissão (anexo ao presente relatório) constitui o desenvolvimento legislativo de nossa proposta.

Recolhendo a velha lição de MONTESQUIEU, o anteprojeto parte do princípio de que a eficácia da repressão não reside na gravidade das penas, mas na certeza de punição. Abandonou-se por isso, desde logo, a idéia de lei intimidativa e feroz, pródiga em penas privativas de liberdade, excluindo, inclusive, a suspensão condicional da

⁴⁰ Exemplos: *Code de la route* francês, de 1958; *Vehicle and Traffic Law*, de Nova York, de 1972.

⁴¹ Exemplo: leis espanholas de 1950 e 1962.

⁴² Cf. *Jornal do Brasil*, de 9.10.1966. Desse Grupo de Trabalho participou um dos membros da Comissão, o Conselheiro SERRANO NEVES.

pena⁴³. Esse tipo de leis termina por não atingir ao fim a que visam. As penas muito severas não são nem justas nem sensatas, e seu efeito preventivo não está demonstrado, como bem observou PAULO CORNIL na Quarta Conferência do Conselho da Europa sobre a matéria, realizada em Estrasburgo, em 1966⁴⁴.

A ciência penal de nosso tempo se caracteriza por seu ceticismo quanto às penas privativas da liberdade, em face da crise irremissível das prisões⁴⁵. Como diz JESCHECK em nossos dias, toda reforma penal deve ser apreciada principalmente não pela forma através da qual aperfeiçoa a pena privativa da liberdade, mas sim pela forma com que a evita⁴⁶. Ampliam-se hoje por toda parte as soluções penais que procuram afastar o delinqüente primário e de bons antecedentes da prisão. Desaparecem das leis penais modernas as penas curtas privativas da liberdade, sendo a prisão considerada a *ultima ratio* do sistema punitivo.

Sem eliminar a pena privativa da liberdade (prevista sempre como detenção), o anteprojeto faz da multa e da interdição para conduzir veículo motorizado os seus instrumentos principais de repressão. A multa, prevista segundo o critério de dias-multa, introduzido pelo Código Penal de 1969, e a interdição para conduzir, contemplada como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança.

O anteprojeto apresenta-se em seis capítulos. O primeiro contém disposições gerais que modificam o Direito Penal vigente, introduzindo normas especiais principalmente sobre as penas e sua aplicação nos delitos de trânsito. O segundo capítulo define os crimes cometidos na circulação de veículos e fixa a sua punição; o terceiro refere-se às contravenções. O quarto capítulo estabelece as normas do processo

⁴³ Exemplo dessa orientação temos na lei espanhola de 1950, e na prática seguida na Dinamarca, de negar a esses crimes o *sursis*. Opondo-se a tais medidas indiscriminadas de excessiva severidade, COLLIGNON, *Prophylaxie de la circulation routière*, cit. Por RIPOLLÉS (*Derecho Penal de la Culpa*, 1958, 528), segundo o qual com tais medidas só se conseguiria “construir um número de prisões proporcional ao de garagens”. A lição de MONTESQUIEU a que aludimos está em *De L'Esprit des Lois*, liv. VI, cap. XII: “*Qu'on examine la cause de tous les relâchements, on verra qu'elle vient de l'impunité des crimes et non pas de la modération des peines.*”

⁴⁴ Cf. *Rev. Int. Crim. Pol. Tech.*, Abr.-Jun., 1967, pág. 174.

⁴⁵ GRÜNHUT, *Penal Reform and Comparative Study*, 1948, pág. 449: *After more than 150 years of prison reform the outstanding feature of the present movement is its scepticism concerning imprisonment altogether, and its search for new and more adequate methods of treatment outside prison walls.*”

⁴⁶ HANS-HEINRICH JESCHECK, *Politique Criminelle Moderne em Allemagne et em France*, *Revue de Sc. Crim. Droit Pénal Comparé*, 1968, pág. 537.

e julgamento dessas infrações. O quinto capítulo se refere à responsabilidade civil, e o sexto a disposições finais.

10. Uma primeira versão do anteprojeto incluía a previsão da pena de multa sob forma de dias-multa, a qual, embora incorporada ao Código Penal de 1969, não vigora ainda em nosso direito. Entende a Comissão que a pena de multa é muito importante em face dos delitos de circulação e que deve ser concebida sob a forma de dias-multa, consagrada pelas legislações modernas. Com a remessa ao Congresso do projeto de revisão do Código Penal de 1969, o que assegura a entrada em vigor do novo Código em 1º de janeiro de 1974, é desnecessária a inclusão no projeto do novo sistema, pois ele entrará em vigor com o novo Código. Todas as penas de multa previstas no projeto são em *dias-multa*, pressupondo-se a vigência do Código Penal de 1969.

11. A interdição para conduzir veículo motorizado é prevista pelo anteprojeto como pena principal, a ser aplicada isoladamente ou cumulativamente com outras penas, como pena acessória, e como medida de segurança. A interdição como pena principal foi prevista pelo Projeto Alternativo de Código Penal alemão, de 1966 (§ 55), com a duração de um mês a um ano⁴⁷.

Como pena, a interdição para conduzir veículo motorizado nada tem a ver com as situações de inabilitação ou incapacidade do réu, que se referem à medida de segurança. Esta tem caráter meramente preventivo. Como *pena*, a interdição representa a perda de um bem jurídico excepcionalmente valioso na vida moderna, punindo o agente naquilo que mais o atinge.

Quer como pena principal, quer como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração mínima de dois meses e máxima de dois anos⁴⁸. A pena mínima de dois anos prevista pelo Código Penal vigente é demasiadamente

⁴⁷ Veja-se a fundamentação no volume *Alternativ-Entwurf eines Strafgesetzbuches, Allgemeiner Teil*, Tübingen, 1966, pág. 105.

⁴⁸ A Comissão acolheu nesse ponto sugestão feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO, do Tribunal de Alçada da Guanabara.

elevada para o caso de motoristas profissionais, que dependem do exercício da profissão para viver e manter a família.

O início da pena de interdição importa e se deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo da lei, cometerá o crime previsto no art. 17 do anteprojeto, punível com detenção de três meses a um ano e pagamento de 150 dias-multa, no mínimo, com imposição adicional de nova pena de interdição. A condenação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio (art. 7º).

A incriminação da desobediência à sentença condenatória é medida indispensável para tornar efetiva a pena não privativa da liberdade. Já existem no Código vigente (art. 359) e no Código Penal de 1969 (art. 405), textos a respeito, mas julgou-se conveniente formular outro especialmente para o caso, tendo-se em vista a cominação adicional de nova penal de interdição⁴⁹. A inclusão dessa figura de delito nas leis penais do trânsito é comu⁵⁰.

Como pena principal, a interdição aparece expressamente na sanção da norma incriminadora. Como pena acessória, será aplicada sempre que as circunstâncias do fato revelem a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos. Trata-se de *pena*, aplicável quando o juiz reconhecer culpabilidade particularmente grave, tratando-se de réu primário. Se o réu for reincidente em infração penal relativa ao trânsito, a pena é obrigatória⁵¹.

A fórmula empregada pelo anteprojeto utiliza expressões bastante significativas para que o juiz possa usar adequadamente o poder discricionário que possui na aplicação da pena. A lei confere aqui ao juiz poder discricionário para que ele possa atender às exigências da adequação da pena que defluem dos valores estabelecidos pelo ordenamento jurídico. De um modo geral, a discricionariedade significa sempre, como

⁴⁹ A pena de multa previsto pelo Código Penal de 1969 no art. 405 é íntima (cinco a quinze dias-multa), como em geral todas as penas de multa cominadas pelo novo Código. A matéria exigida a atenção do Congresso.

⁵⁰ Veja-se, por exemplo, o *Code de la route* francês, art. L. 19.

⁵¹ É o sistema de várias leis estrangeiras, entre as quais, os *Road Traffic Acts* ingleses. Outras leis, mais severas, fazem da pena acessória consequência necessária da condenação (lei espanhola, de 1950, art. 11; Código Penal espanhol, art. 565). Várias outras leis estabelecem a pena acessória sempre como facultativa. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., pág. 94.

ensina BRICOLA, “*il rinvio del legislatore al caso concreto come única fone idonea ad esprimere quella significativà di valore che è più consona al raggiungimento delle finalità normative*”⁵². Não há aqui arbítrio, e o juiz não pode fixar a penalidade a seu capricho, cumprindo-lhe motivar a aplicação da pena, inclusive de seu *quantum* (art. 55 do Código Penal, 1969). A motivação separa o poder discricionário do arbítrio.

A interdição está prevista como medida de segurança, com a duração de um a dois anos, devendo ser aplicada “se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia” (art. 5º). Tendo pressupostos diferentes da pena, a medida de segurança se aplica somente nos casos em que não é cabível a pena acessória. Pode ser imposta mesmo se o réu é absolvido por inimputabilidade.

Não terá efeito suspensivo o recurso interposto contra a sentença condenatória, no que tange à medida de segurança, que deve ser imediatamente executada. Aqui também se fixa para o réu a obrigação de devolver a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, no prazo de 48 horas.

Em caso algum se inicia a interdição para conduzir veículo motorizado enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade (art. 6º).

12. O anteprojeto previu circunstâncias agravantes e atenuantes, a serem observadas na aplicação da pena por delitos de trânsito. O *quantum* da agravação ou da atenuação terá agora que obedecer à regra do art. 59 do Código Penal de 1969, que é, aliás, novidade infeliz do novo Código.

As agravantes estão enumeradas no art. 8º. A primeira delas é o fato de ter o agente cometido o crime em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos ou sob efeito de qualquer outra substância psico-ativa⁵³. O fato é previsto como crime autônomo (art. 16), e só será constitutivo de circunstância agravante, se tal crime (que é de perigo) for absorvido por outro crime de dano. A subsidiariedade que

⁵² FRANCO BRICOLA, *La Discrezionalità nel Diritto Penale*, 1965, pág. 143.

⁵³ A disposição é comum na legislação penal do trânsito, sendo prevista pelas leis de Portugal, Grécia, França, Polónia, Bulgária, etc. Cf. WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, 1970, pág. 73.

existe entre as duas normas, excluindo a aplicação da menos grave, aconselha a previsão do fato como agravante. Outra solução, mais severa, seria a de estabelecer expressamente o concurso material entre o crime de embriaguez ao volante e o fato punível que em tais condições viesse o agente a praticar.

Razões da mesma ordem justificam a inclusão entre as agravantes obrigatórias do fato de conduzir o agente o veículo sem possuir a habilitação necessária. O simples fato de conduzir veículo sem habilitação constitui contravenção penal mas se em tais circunstâncias o agente praticar um delito, desaparece a contravenção (absorvida pelo crime), mas subsiste a agravante.

A pena será também agravada se o crime provocou perigo para a incolumidade de duas ou mais pessoas, ou risco de grave dano patrimonial. É indiscutível a maior gravidade da ação em tais circunstâncias.

O motorista profissional está adstrito a mais graves responsabilidades. Se se trata de um *profissional*, é maior a medida do dever de cuidado e a responsabilidade da falta de atenção, diligência ou cautela exigíveis⁵⁴, sendo justificável a agravação da pena.

Constituirá também circunstância agravante o fato de utilizar veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante. Procura-se dessa forma coibir o *envenenamento* dos motores e quaisquer outras alterações do veículo que afetam a sua segurança⁵⁵.

Finalmente, será agravada a pena se o agente utiliza veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas⁵⁶.

⁵⁴ O Tribunal de Alçada da Guanabara já decidiu que a agravante da inobservância de regra técnica (art. 121, §4º) do Código Penal só se aplica aos profissionais. Em contrário pronunciou-se o STF. Para ampla análise da matéria, cf. HELENO FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2ª ed., n. 149.

⁵⁵ O Projeto de lei do Senado, n. 60, de 1973, do ilustre Sem. VASCONCELOS TORRES, proíbe a alteração da potência do motor com o fim de aumentar a velocidade máxima prevista no veículo original (art. 6º, §1º), mas não estabelece qualquer penalidade.

⁵⁶ O fato constitui crime autônomo em algumas legislações estrangeiras. Cf., por exemplo, *Code de la route* francês, arts. L. 8 e L. 9, §1º.

As *circunstâncias atenuantes* previstas pelo anteprojeto referem-se todas as situações de culpabilidade diminuída pelo concurso de fatores não imputáveis ao agente. Como se sabe, a concorrência de culpas não exclui a culpabilidade, mas, evidentemente, a diminui.

A pena será atenuada se houver concorrido para o fato a culpa de outrem (da vítima ou de terceiro); se concorrer para o fato defeito ou omissão na conservação da rodovia ou da sinalização e se concorrer deficiência técnica na fabricação do veículo. São situações bem claras de culpa atenuada que não exigem maior exame.

13. A experiência universal demonstrou que os menores têm ampla participação nos acidentes de trânsito. São numerosos os estudos e observações feitas em vários países. Na IV Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisas Criminológicas, realizada em Estrasburgo, em 1966, verificou-se que não só os acidentes de trânsito como as violações das regras do trânsito atingem as suas mais altas taxas ao final da adolescência e ao início da idade adulta⁵⁷. Na Alemanha os dados oficiais revelam que a cassação da licença de motoristas menores de 30 anos é muito mais freqüente⁵⁸.

Nosso Código Nacional de Trânsito, em dispositivo extremamente infeliz, permitia a concessão de licença para conduzir a menores de 17 anos (art. 82)⁵⁹. O Decreto-lei n. 584, de 16.5.1969, restabeleceu a idade mínima de 18 anos. Se os menores de 18 anos são inimputáveis, não é possível permitir que conduzam veículos motorizados. Não nos parece conveniente elevar o limite de idade, pois isso somente concorre para enfraquecer a consciência da responsabilidade social dos jovens. Entendemos, no entanto, que nenhum favor legal devem ter nessa matéria os menores de 18 a 21 anos, não devendo aqui aplicar-se a atenuante genérica genérica prevista no

⁵⁷ Cf. T. C. WILLET, *Recherches concernant les caractéristiques des auteurs d'infractions routières*. Strasbourg, nov. 1966. H. HANSSON, *The problem of the Young Driver, General Report. Int. Road Safety Traffic Review*, 1967, 39: "High accident rate among the younger age groups."

⁵⁸ M. WALTHER, *Schuldhaftige Beteiligung von Krafft*

⁵⁹ Veja-se a bem lançada crítica de WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, cit., pág. 88. O Projeto n. 60, do Sem. VASCONCELOS TORRES, eleva o limite de idade para 21 anos (art. 9º). O Projeto n. 633, de 1972, do Dep. SIQUEIRA CAMPOS, restabelece o limite de 17 anos. O Projeto n. 1.026, de 1972, do Dep. SINVAL BOAVENTURA permite a concessão de licença para conduzir ciclomotores até 500 cc. De cilindrada, aos menores de 16 a 18 anos.

Código Penal (art. 48, I). Nesse sentido há disposição expressa no anteprojeto, ressaltando apenas o que concerne ao estabelecimento em que devem ser internados, para o cumprimento da pena privativa da liberdade (art. 10). Impõe-se neste ponto, a observância do princípio geral, consagrado pelo Código Penal de 1969 (art. 47, § 5º).

14. O anteprojeto, em sua parte geral, previu também caso de perdão judicial, estabelecendo que o juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente (art. 11). São situações em que o agente está punido gravemente pelo infortúnio por ele mesmo causado. O perdão só abrange a pena privativa da liberdade, não alcançando nem a pena de multa, nem a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

15. A suspensão condicional da pena nos crimes a que se refere o anteprojeto foi matéria que suscitou largos debates no seio da comissão. Prevaleceu o entendimento de que nenhuma restrição especial deveria ser introduzida, pois isto se afina com a inspiração do projeto⁶⁰.

Parece claro, no entanto, que a suspensão condicional da pena está sendo mal aproveitada, como medida de política criminal, na repressão aos delitos de trânsito. O juiz pode legamente subordinar a concessão do benefício ao cumprimento de diversas obrigações de alta significação, entre as quais se destacam a reparação do dano e as medidas de caráter educativo. Visando mais propriamente a efeito didático, o anteprojeto inclui disposição expressa, para que o juiz tenha presente as possibilidades de utilização desse instituto (art. 12).

16. O segundo capítulo do projeto trata dos crimes cometidos na circulação de veículos, iniciando-se pelo homicídio culposo. Uma lei geral dos ilícitos penais do trânsito, não pode deixar de incluir o homicídio e a lesão corporal culposos⁶¹.

⁶⁰ Cf. n. 9, *supra* e nota 41.

⁶¹ São numerosos os exemplos na legislação estrangeira (*Road Traffic Act* inglês, de 1956, sect. 8(1); *Uniform Vehicle Code*, § 11-903 – Homicide by Vehicle, etc.). FRAGOSO *Crimes do Automóvel*, cit., pág. 86.

A pena prevista para o homicídio culposo é a do Código Penal de 1969 (um a quatro anos de detenção), acrescida da multa até 200 dias-multa e da interdição para conduzir veículo motorizado. O mínimo da pena de multa é o genérico previsto no Código Penal de 1969 (art. 44). A interdição pode ser fixada dentro dos limites mínimo e máximo previstos no art. 3º do anteprojeto.

A lesão corporal culposa aparece no anteprojeto com pena superior à prevista no Código Penal de 1969 (quatro meses a um ano de detenção), acrescida da multa não excedente a noventa dias-multa (art. 14). Se a lesão for leve, o juiz pode aplicar apenas a multa. Se, no entanto, for grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Neste caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado (art. 14, §2º).

Como se percebe, são sensivelmente aumentadas as penas para os crimes de homicídio e lesão corporal culposos, comparativamente com o sistema do Código Penal vigente ou o do Código Penal de 1969.

17. Em seguida, o anteprojeto prevê a omissão de socorro, mandando punir com as mesmas penas a fuga do local de acidente. Esta última figura de delito é nova na legislação brasileira, não obstante o emprego desse *nomen juris* no crime previsto no art. 291 do Código Penal de 1969, revogado pelo Projeto de emendas do governo.

18. A embriaguez ao volante recebeu meticulosa definição no anteprojeto, de modo a permitir efetiva repressão desse perigosíssimo fato, que constitui um dos aspectos salientes dos acidentes de trânsito, embora esteja longe de apresentar no Brasil as graves proporções que o destacam em outros países.

O álcool está presente, sem dúvida, em apreciável quantidade de acidentes⁶², e sua influência sobre o comportamento do motorista foi determinada através de vários estudos, procurando-se estabelecer os limites de segurança.

⁶² Exame em pacientes internados por acidentes de trânsito (motoristas e pedestres) revelou que 31% estavam alcoolizados. *Kriminalistik*, 1966, pág. 475. Segundo RICHTER, *Unfall und Alkoholeinfluss, Excerpta Criminologica*, vol. 7, n. 5, pág. 547, pode-se afirmar que o álcool se apresenta em 10 a 20% dos casos. JOSÉ ELIAS MURAD, *As Drogas e o Trânsito*, Ciclo de Estudos Sobre Criminologia dos Acidentes Automobilísticos,

Várias pesquisas experimentais confirmaram que a habilidade de conduzir veículo motorizado em todas as pessoas, é afetada quando se alcança o limite de 0,10% de álcool no sangue. Importante estudo feito na Holanda por MEYBOM constatou a influência do álcool no comportamento mesmo em concentrações abaixo de 0,05%. Ao nível de 0,13%, a totalidade das pessoas examinadas revela perturbação apreciável⁶³.

A famosa pesquisa feita em Grande Rapids, Michigan, nos Estados Unidos, que envolveu o exame de 27.000 acidentes, entre os anos de 1959 e 1962, concluiu que os riscos acima de 0,08% aumentam consideravelmente. Eles começam a subir quando a taxa alcança 0,04%, e se tornou altíssimos quando se chega a 0,15%⁶⁴.

Como conclusão geral das inúmeras experiências realizadas, pode-se afirmar que uma concentração alcoólica de 0,10% é perigosa para qualquer pessoa, mesmo o motorista mais resistente, e que uma concentração de 0,05% constitui fator importante nos casos de acidentes devendo ser considerada como limite de segurança⁶⁵. A Organização Mundial de Saúde fixou o máximo tolerável de alcoolemia em 50mg/100ml para presumir o perigo⁶⁶. Não resta dúvida, no entanto, que a maioria das legislações modernas evolui no sentido da fixação legal dos limites.

Nos Estados Unidos, realiza-se hoje vasta campanha do sentido de reduzir os limites em geral fixados pelas leis. Em três Estados o nível legal é de 0,10% como recomenda o *Uniform Vehicle Code*. Em um Estado não se menciona o limite, e em 36

Belo Horizonte, 1973, atribui a responsabilidade por um terço à metade dos acidentes a pessoas alcoolizadas. Memória da Sociedade Alemã de Medicina Legal e Social, publicada em 1962, estima que 20% de todos os acidentes de trânsito estão condicionados ao álcool. Cf. RUDOLF FRIEDRICH, *Der Streit um die Promille*, 1962, pág. 8. KORENEVSKAYA, *Russia versus Drunkenness*, New Society, 1965, 6/168, referindo-se à União Soviética, afirma que a maioria dos acidentes se deve ao álcool, embora seja a licença para dirigir cassada ao menor sinal de embriaguez. Veja-se também o relatório *Alcohol and Health*, apresentado pelo Instituto Nacional sobre o Abuso do Álcool e o Alcoolismo ao Congresso dos Estados Unidos, em 1971, (pág. 41, *Highway accidents*), e a bibliografia invocada pelo mesmo.

⁶³ MEYBOOM, *Alcohol and Traffic, Excerpta Criminologica*, vol. 7, 4/430. O autor recomenda a fixação legal do limite de 0.8 0/00. Cf. também sobre a matéria, amplamente, o relatório *Alcohol and Health*, cit., pág. 37 e segs.

⁶⁴ Sobre essa pesquisa (*The drinking driver and traffic accidents*) cf. BORKENSTEIN, *Der trikende Fahrer und die Verkehrsunfalle*, Wiss. 2. Martin-Luther Univ. Halle-Wittenberg, 1965, Sonderheft n. 78, 84.

⁶⁵ R. DEQUEKER, *Alcohol and Traffic Safety, Excerpta Criminologica*, vol. 8, 1/33; I. MAXWELL, *Drinking and Driving, Canadian Bar Journal*, 1966, pág. 279.

⁶⁶ É o caso do *Code de la route*, que se limita a falar em “*état alcoolique, même em l’absence de signe manifeste d’ivresse*” (art. L. 1).

outros, o limite é de 0,15% como anteriormente previa o código uniforme. As leis americanas em geral presumem o consentimento para o exame, se o motorista se envolve em infração⁶⁷.

O *Road Safety Act* inglês, de 1957, incrimina a condução ou a tentativa de condução de veículo, tendo o motorista taxa acima de 80mg/100ml do sangue, ou 107mg/100ml na urina⁶⁸.

Nos países que incriminam a embriaguez ao volante sem fixar a taxa, os tribunais terminam por estabelecê-la. Na Suíça, por exemplo, a lei federal sobre trânsito pune a condução de veículo “sob influência de bebida”, sem indicar o nível. Os tribunais o fixaram em 0,10%. Em 1964, em decisão famosa, o tribunal federal reduziu essa taxa para 0,08%, baseado em importante pesquisa realizada pelos professores KIELHOLZ, LAMPI e BERNHEIM⁶⁹.

Na Áustria, o limite legal de 0,08% foi introduzido em 1961. Segundo notícia recebida pela Comissão do Prof. L. H. C. HULSMAN, na Holanda vai ser introduzida na lei a taxa de 0,05%, já reconhecida pela jurisprudência.

O nosso Código de Trânsito pune o fato de “dirigir” em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza” (art. 89, III), prevendo inclusive a cassação da licença para conduzir, em caso de reincidência (art. 97, b). Não se tem notícia da aplicação dessa pena⁷⁰.

Nenhuma incriminação da embriaguez ao volante pode ter êxito se a lei não contiver disposições a respeito do exame destinado a constatar o estado de intoxicação. Por isso mesmo a previsão do fato no art. 289 do Código Penal de 1969 não terá maiores conseqüências.

⁶⁷ R. L. DONINGAN, *Chemical Test Law in the United States, Excerpta Criminologica*, vol. 6, 4/551.

⁶⁸ *British Medical Journal*, 1967, 809. Essa taxa foi proposta pela *British Medical Association* em 1966.

⁶⁹ G. J. COLLETTI, *Législation et Jurisprudence Suisse face au taux d'alcoolemie. La portée de l'arrêt du 18 Juin 1964 de la Cour de Cassation Pénale du Tribunal Fédéral*, *Rev. Alcool*, 1965, 120.

⁷⁰ Sobre embriaguez alcoólica, veja-se a Resolução do CONTRAN n. 413/69. A fixação dos limites pela lei é o critério reclamado pelos especialistas, com raras discrepâncias. Cf. S. FREEMAN, *The Scourge of Drinking Driving. A plea for total war. Excerpta Criminologica*, vol. 6, 3/381.

O anteprojeto pune a condução de veículo na via pública sob influência de álcool ou de substância de efeitos análogos. Essa fórmula é preferível à do Código Penal de 1969 (“Dirigir veículo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante”). O que aqui se considera é somente a droga capaz de afetar a capacidade sensorial ou motora. Desprezou-se a referência específica a narcóticos, substâncias depressoras ou estimulantes e outras drogas psico-ativas, porque ou provocam efeitos análogos aos do álcool, ou não entram em linha de conta.

Após a incriminação genérica da embriaguez ao volante (que admite todos os meios de prova), o anteprojeto estabelece presunção legal de embriaguez, se o condutor do veículo for encontrado com o teor de álcool no sangue igual ou superior a 0,1% em peso. Preferimos o critério do *Uniform Vehicle Code*, revisto em 1971 (§ 11-902), que proporciona grande margem de segurança, evitando as objeções comumente levantadas contra a presunção legal⁷¹. Como a embriaguez pode ser determinada por qualquer meio de prova, não se exclui que o juiz possa reconhecê-la mesmo que não seja alcançado o limite de 0,10%, particularmente se a taxa for acima de 0,05⁷².

O anteprojeto estabelece a obrigatoriedade do exame. O conteúdo de álcool no sangue verifica-se através do exame de sangue, do ar expirado, da saliva e da urina. A presença de drogas no organismo exige o exame da urina. O exame através da respiração, com o emprego do *Breath Test* faz-se hoje através do emprego de aparelhos simples e seguros⁷³. Grande número de países possui atualmente lhes determinando o exame pela respiração. A Associação Médica do Canadá recomendou a instituição

⁷¹ Essa é a taxa recomendada nos Estados Unidos pela *National Highway Traffic Safety Administration*. Veja-se o curioso e excelente anúncio feito na revista *Time*, edição de 6.8.1973.

⁷² No seu texto original, o *Uniform Vehicle Code*, referindo-se ao fato de apresentar a pessoa entre 0,05% e 0,10% de álcool no sangue, assentava: “Such fact may be considered with other competent evidence in determining wheter the person was under the influence of intoxicating liquor” (§ 11-902, “b”).

⁷³ J. C. ANDREWS, *Alcohol, automobiles and the law, Excerpta Criminologica*, vol. 7, 4/431: “The use of freath test by law enforcement officers, who are properly trained in the use of equipment, is an effective means of identifying drunken drivers”. O Projeto n. 1.741, de 1968, do Dep. JOSÉ MARIA MAGALHÃES, tornava obrigatório o uso do alcoteste e determinava a apreensão da carteira de habilitação na hora, se o alcoteste revelasse teor alcoólico igual ou superior a 0,5 por mil. DCN, I, de 11.10.1968, 7.083. O exame através da respiração (aparelho de ar alveolar) foi adotado pelo CONTRAN (Resolução n. 413, de 21.1.1969). A Polícia Rodoviária de São Paulo está usando, com sucesso o bafômetro, em São Roque (*Jornal do Brasil*, 12.7.1973). Para descrição dos princípios científicos do *beathe test*, cf. FRAGOSO, *Crimes do automóvel*, cit., pág. 90.

obrigatória desse exame, nos casos de infração do trânsito ou acidente. A maioria dos Estados da União americana e a maior parte dos países europeus já a têm em vigor⁷⁴.

19. O anteprojeto, após incriminar a desobediência à interdição e à devolução da carteira (art. 17), prevê a violação de regra de trânsito, expondo a perigo a incolumidade de outrem. É o crime do art. 290 do Código Penal de 1969 (com a pena de multa sensivelmente agravada)⁷⁵. Ao lado dessa figura de perigo *concreto*, o anteprojeto prevê, como crimes de perigo *presumido*, as seguintes ações: confiar a direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança, participar de corrida ou competição não autorizada; trafegar com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfile⁷⁶. Tratando-se de *crime* e de perigo *presumido*, não nos convenceu a orientação de algumas leis que ampliam as hipóteses delituosas em dispositivo deste tipo.

20. Inovação importante do anteprojeto é a que pune a jornada excessiva de trabalho: exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior a oito horas diárias.

A situação atual dos motoristas profissionais é terrível. Os condutores de táxis e ônibus são comumente submetidos a jornadas de trabalho excessivas, fazendo jus a prêmios por número de corridas ou de passageiros. O excesso de trabalho leva o motorista à violência. O Sindicato de Condutores de Veículos da Capital (São Paulo) denunciou recentemente que “a manifestação de violência mais comum entre os motoristas de táxis são os acidentes por eles provocados, por causa do excessivo número de horas de trabalho a que são obrigados, por questões de sobrevivência”. Em

⁷⁴ I. MAXWELL, *Drinking and Driving*, *Canadian Bar Journal*, 1966, 279. Veja-se, por exemplo, o *Code de la route*, art. R. 296.

⁷⁵ A pena é, no caso, condição de eficiência da obrigação. Veja-se o *Code de la route*, art L. 2. Na Áustria, a recusa ao exame é punida com as penas do homicídio culposo ou da lesão corporal culposa. Cf. J. HERBICH, *Die Blutentnahme zur Alkoholbestimmung im Rahmen des Verkehrsrecht Deutsch Zeitschrift f. die gesamte gerichtliche Medizin*, 1966, 57/1-2, pág. 69. *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n. 4, 496.

⁷⁶ Cf. Código Nacional de Trânsito, art. 89, ns. II, XVIII, XIX.

1971, segundo cálculos do DETRAN de São Paulo, foram registrados naquela cidade 23.065 acidentes sendo 50% provocados por táxis. Nesses acidentes foram feridas 20.000 pessoas e 2.930 foram mortas. No *cemitério* de veículos do DETRAN existiam, em março do corrente ano, mais de 7.000 carros, dos quais 70% eram táxis. De cada 10 táxis existentes no *cemitério*, 9 são de frotas, ou seja, de empresas. No setor de fiscalização do DETRAN, aplicam-se 3.000 multas por dia, sendo 1.500 a motoristas de frotas. De cada 40 processos por acidente de trânsito enviados a juízo, 20 têm a participação direta de motoristas de frotas⁷⁷. São dados que dispensam comentários.

21. No capítulo terceiro, o anteprojeto trata das contravenções penais cometidas na circulação de veículos, incorporando, basicamente, o que consta da lei vigente (arts. 32, 34 e 36 da Lei das Contravenções Penais). O anteprojeto inova quando pune a omissão de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito e a ação de quem conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constantes das especificações dos fabricantes.

A poluição realizada através do excesso de gases, som ou ruído está prevista, igualmente, neste capítulo, bem como a ação de conduzir veículo sujando, molhando ou molestando alguém⁷⁸.

22. O importante do anteprojeto é constituído pela parte relativa ao processo penal, com as normas introduzidas em seu capítulo terceiro. Modifica-se

⁷⁷ *Jornal do Brasil*, 25.3.1973. No I Simpólio sobre segurança e condição de trabalho em veículos rodoviários, realizado em São Paulo, em julho último, o presidente do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São Paulo declarou que um motorista tem que trabalhar entre 12 e 14 horas, por dia, para ganhar de Cr\$ 1.000,00 a Cr\$ 1.100,00 por mês. E que comumente conduzem ônibus com chassis de caminhão (*Jornal do Brasil* de 8.7.1973). Anteriormente, referindo-se aos motoristas de caminhão, o mesmo presidente afirmou que “enfrentam jornadas de até 24 horas por dia, realmente desumanas, trabalhando sem ajudantes” (*Jornal do Brasil* de 24.6.1973). O Projeto n. 306, de 1971, do Dep. RUBEM MEDINA, procura coibir todos esses abusos (DCN, I, de 4.9.1971, pág. 4.639).

⁷⁸ A matéria tem suscitado a apresentação de vários projetos de lei. Cf. Projeto n. 2.330, de 1970, do Dep. FRANCISCO AMARAL, sobre canos de descarga (DCN, I, de 30.10.1970, 5.229); Projeto n. 40, de 1971, do Dep. FRANCISCO AMARAL, sobre neutralização dos gases venenosos expelidos pelo escape (DNC, I, de 1º.5.1971, 588); Projeto n. 726, de 1972, do Dep. ARAÚJO JORGE, sobre poluição sonora (DCN, I, de 30.6.1972, 2.278). Sobre os níveis máximos de som ou ruído, cf. Resolução n. 448/71, do CONTRAN, CNT, art. 89, ns. XXV, XXVI, XXVII, XXX (a).

completamente o sistema do processo para as infrações penais cometidas na circulação de veículos.

De longa data vêm os especialistas reclamando contra o rito adotado pelo Código de Processo Penal, que é, sem dúvida, a causa principal da completa falência da administração da Justiça nesse setor. A Lei n. 4.611 constituiu tentativa de modificar o presente estado de coisas, e, desastrosamente, o agravou. A criação de Varas especializadas de trânsito tem sido aventada como meio de resolver as dificuldades e muitos têm insistido no assunto. O Instituto dos Advogados Brasileiros, em 1966, recomendou sua adoção. Assim também o Ciclo de Estudos sobre a Criminologia dos Acidentes Automobilísticos, realizado no corrente ano, em Belo Horizonte (propondo o rito sumaríssimo). Tribunais especiais de tráfego, com decisões rápidas foram reclamadas pela Semana de Estudos do Trânsito, a que já nos referimos⁷⁹ e pelo Grupo de Trabalho que atuou em 1964, na 8ª Vara Criminal da Guanabara, por iniciativa do Juiz ELIEZER ROSA. O anteprojeto feito há vários anos por CAMACHO CRESPO e vários trabalhos realizados por este excelente especialista na matéria, orientavam-se no sentido da instituição de tribunais especiais, no estilo das cortes de tráfego existentes em outros países.⁸⁰ O eminente Prof. HÉLIO TORNAGHI igualmente elaborou, no período anterior a 1954, quando era ministro da Justiça o Dr. TANCREDO NEVES, excelente anteprojeto no mesmo sentido⁸¹.

Por toda parte reclama-se hoje para esse tipo de infrações processo mais rápido, simples e eficiente, pois ele constitui o instrumento básico indispensável para assegurar a aplicação da lei e a eficácia da repressão⁸². Temos por certo, no entanto, que a mera criação de Varas de Trânsito, (que é matéria pertinente à organização judiciária dos

⁷⁹ *Revista de Administração Municipal*, n. 103, 80. O projeto do Dep. RUBEM MEDINA obriga a instituição de Varas de Trânsito nas cidades com mais de 200.000 habitantes.

⁸⁰ PAULO MEIRA CAMACHO, CRESPO, *Da Justiça Especial de Trânsito, Os Crimes de Trânsito e seu Julgamento, Contravenções Penais do Trânsito, Do Crime de Trânsito e Processo do seu Julgamento, a Justiça Especial do Trânsito, Revista de Direito Rodoviário*, ns 13 (1953), 28 (1955), 52 (1961), 53 (1961) e 56 (1962).

⁸¹ HÉLIO TORNAGHI, *Instituições de Processo Penal*, Forense, Rio de Janeiro, 1959, II, 318 (anteprojeto e exposição de motivos). Um novo anteprojeto foi posteriormente feito pelo autor (*manual de Processo Penal*, Freitas Bastos, 1963, II, 1.022).

⁸² Veja-se a propósito as propostas de MIDDENDORF (*Zur Reform des Verkehrsstrafrechts. Plane, Erwartungen und Enttauschungen. Polizei*, 1963, 97) e PFISTER (*Ordnungsbussen auf der Strasse, Schweiz, Zeitschrift Strafrecht*, 1967, 83/3, 286). Esse último trabalho informa sobre projeto de lei federal para a Suíça, permitindo a aplicação de multas no local do acidente, para reduzir o trabalho das cortes criminais. Esse projeto trata os menores como adultos. O Projeto n. 60, de 1973, do Sem. VASCONCELOS TORRES alude ao rito sumário (DCN, II, de 30.5.1973 — 628).

Estados) nenhuma efeito proporcionará se for mantido o rito processual vigente. É claro que devem ser instituídas as Varas de Trânsito em todas as grandes cidades do país, mas isto só representará concentração de dificuldades, se for mantido o inacreditável processo penal existente no Brasil.

23. O anteprojeto propõe um tipo de juízo monitorio, com decisão em processo sumário, inspirando-se, em boa parte no anteprojeto de Código do Processo Penal do Prof. JOSÉ FREDERICO MARQUES, que segue de perto em muitas passagens.

A eliminação do inquérito policial e o julgamento imediato, de plano, como se propõe, exigem evidentemente alterações importantes na organização judiciária dos Estados, com a criação de Varas Especializadas Distritais, com funcionamento em várias horas do dia e da noite. O funcionamento dessas Varas pressupõe a presença e a atuação dos elementos indispensáveis, desde o representante do Ministério Público e o advogado de ofício, até os elementos auxiliares. Pressupõe também uma organização da Polícia Judiciária aparelhada para imediata informação e investigação nos casos em que seja necessária.

Tais elementos, no entanto, fogem ao âmbito da lei federal, competindo aos Estados⁸³. Por isso mesmo a lei proposta teria o prazo de vacância de 180 dias.

Se houver flagrante delito, o infrator, com as testemunhas será levado ao juiz competente que, em audiência de julgamento sumário, proferirá decisão, assegurada a defesa. Se o juiz julgar necessário ato probatório que não possa ser realizado imediatamente, marcará a continuação do julgamento para um dos cinco dias seguintes. O juízo monitorio dispensa a acusação formal e o processo sumaríssimo será oral, sem que as declarações das pessoas ouvidas sejam reduzidas a termo. A sentença, evidentemente, será motivada, segundo os princípios gerais.

⁸³ O DETRAN de cada Estado deve ter registro de cada motorista operado através de computador eletrônico, permitindo conhecer a qualquer momento as infrações já cometidas. HOMERO HENRIQUE ROSA RANGE, *Transportes e Comunicações*. Estudos Prospectivos com vista ao Grande Rio no Século XXI, pág. 88 e segs. O DETRAN da Guanabara anuncia esta inovação. Cf. *Jornal do Brasil* de 17.6.1973.

Se não houver juiz especialmente designado para conhecer do feito na localidade, ou seja, se não houver Varas de Trânsito no lugar, a autoridade policial lavrará auto de prisão em flagrante ou auto de flagrante delito enviando-o ao juiz competente sem demora.

Revoga-se expressamente, o art. 123 do Código nacional de Trânsito, que exclui a prisão em flagrante e a fiança se o agente socorre a vítima, deixando-o livre para posterior comparecimento perante a autoridade policial⁸⁴. Esse sistema compromete a apuração do fato e a seriedade do processo.

O anteprojeto, confirmando que não há nem prisão nem fiança, se o condutor presta socorro à vítima, determina seja ele conduzido perante o juiz imediatamente, para julgamento sumário ou, se isto não for possível, pelos motivos já indicados, que se lavre o autor de flagrante delito, que deve ser remetido desde logo ao juiz, pra que se siga o julgamento sumário.

Todas as intimações serão feitas pelo correio, com aviso de recepção para o endereço fornecido pelas partes no autor de flagrante delito.

Se o juiz, de plano, proferir sentença absolutória, cabe apelação, que se rege pelos princípios gerais do processo. Se a sentença for condenatório, cabe o recurso de oposição revocatória, com efeito suspensivo, interposto pelo réu. Esse recurso inaugura amplamente o contraditório, permitindo a produção de prova e tudo o mais que convier à defesa. Assegura-se ao oponente o direito de falar em último lugar.

Em se tratando da pena de multa, há duas hipóteses em que a punibilidade se extingue pelo pagamento voluntário da que for arbitrada pelo juiz. É a incorporação do sistema expedito e eficaz previsto em várias leis estrangeiras⁸⁵. O primeiro caso é o de infração penal a que a lei comina exclusivamente a pena de multa. Neste caso, o réu primário pode requerer ao juiz que o admita a satisfazê-la, extinguindo-se a

⁸⁴ Aqui também a Comissão acolheu proposta feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO.

⁸⁵ CP italiano, art. 162, *Code de la route*, art. L. 27 etc.

punibilidade pela perempção (art. 30). O segundo é o da condenação exclusivamente à pena de multa (art. 33).

Se não houver situação de flagrante delito, a autoridade policial deverá instaurar inquérito, segundo as normas do processo comum. Neste caso, remetido a juízo o processo, o Ministério Público oferecerá denúncia, se for o caso, prosseguindo-se com o rito sumário previsto pelo anteprojeto, se denúncia for recebida.

Duas importantes disposições sobre a competência completam o Capítulo 4. A primeira se refere aos casos de infração penal cometida em rodovia interestadual ou em lugar diverso daquele em que o agente tiver domicílio, estabelecendo, para tal caso, por igual, a competência do foro em que o réu tiver domicílio ou residência.

Atualmente as infrações penais praticadas na circulação de veículos em estradas ficam, na maior parte das vezes, impunes. Se o motorista não se afasta do local ou socorre a vítima, a autoridade policial se limita a anotar o seu nome e domicílio, mandando-a em paz. Sendo o réu domiciliado em local distinto, e muitas vezes longínquo, jamais se consegue concluir o processo pelas delongas insuperáveis no cumprimento de precatórias. O mesmo acontece, com redobradas razões, se há fuga do motorista, anotando-se apenas o número da placa do veículo.

Se o julgamento sumário não se fizer imediatamente, o anteprojeto determina que o processo seja enviado ao juiz competente do foro em que o réu tiver domicílio, o qual prosseguirá no feito.

A segunda regra, a respeito da competência, é a que permite a execução da sentença pela Justiça do Estado em que o réu for domiciliado.

24. Importante inovação do anteprojeto é a que se refere à responsabilidade civil. Com a Justiça lenta e dispendiosa, ninguém inicia ação de perdas e danos, para haver indenização por acidente, se os valores envolvidos são relativamente pequenos. A obrigação de reparar o dano é, também, elemento extremamente valioso de combate

ao crime, e o anteprojeto dá competência ao juiz que processa e julga a infração penal para decidir sumariamente sobre a indenização cabível.

Deverá o juiz neste ponto procurar conciliar as partes previamente, buscando entendimento e acordo entre elas em relação ao *quantum* devido. A mesma sentença que decidir sobre a infração penal, decidirá também sobre o ressarcimento. Tal sentença pode ser impugnada, no prazo de cinco dias, através da oposição revocatória, que, aqui também, terá efeito suspensivo e devolutivo.

A execução do julgamento na parte civil far-se-á no mesmo juízo, segundo os princípios do processo civil.

25. Entre as disposições finais, destaca-se a que se refere às revogações implícitas e expressas, que exigirá, nesta lei, grande cuidado. Nem todas as figuras de delito relacionadas com a circulação de veículos foram incluídas no anteprojeto. Ficariam no Código Penal os crimes em que o veículo é objeto material, como, por exemplo, o atentado contra outro meio de transporte público (que abrangeria os veículos coletivos) do art. 294 do Código Penal de 1969, e o arremesso de projétil (art. 295).

Expressamente revogada é a contravenção prevista no art. 36 da Lei das Contravenções Penais (sinais de perigo). Os arts. 32 (falta de habilitação para dirigir veículo) e 34 (direção perigosa de veículo na via pública) da Lei das Contravenções Penais ficariam parcialmente revogadas, pois a sua aplicação se estende também às embarcações em águas públicas.

Expressamente revogadas seriam o art. 123 e seu parágrafo único do Código Nacional de Trânsito (que exclui a prisão em flagrante e a fiança, se o condutor do veículo prestar socorro à vítima) e a Lei n. 4.611.

Estando em exame pelo Congresso a mensagem do Governo que introduz emendas no Código Penal de 1969, poderiam ser desde logo eliminados do texto os arts. 97 e seus parágrafos, 289 e 290, que seriam revogados pela lei a que se refere o

anteprojeto. As falhas e deficiências de todos esses dispositivos ficaram bem demonstradas, e seria deplorável se nosso novo Código Penal entrasse em vigor com soluções tão gravemente incorretas e anacrônicas para o problema tão importante que nos ocupa*.

Publicado na Revista de Direito Penal n.º 12, p. 07 a 36.

* O anteprojeto a que se refere este relatório vai publicado em outro ponto desta edição.