



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 141, DE 2003

Altera os arts. 302 e 303, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, definindo novas causas de aumento da pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece causas de aumento da pena para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa praticados na direção de veículo automotor.

Art. 2º O parágrafo único do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 302.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada da metade ao dobro, se o agente:

I _

V _ praticá-lo sobre ciclovia, ciclofaixa ou, na inexistência destas, atingindo o ciclista na parte de trás da bicicleta;

VI _ estiver falando ao telefone celular ou aparelho de comunicação similar;

VII _ estiver embriagado ou sob efeito de substâncias entorpecentes;

VIII _ estiver a pelo menos 30km/h (trinta quilômetros por hora) acima da velocidade máxima permitida para a via;

IX _ estiver participando de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente;

X _ estiver conduzindo veículo com falhas mecânicas graves que tenham concorrido para a ocorrência do incidente;

XI _ estiver conduzindo veículo na contramão do fluxo estabelecido. (NR)”

Art. 3º O parágrafo único do art. 303 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art 303.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena da metade ao dobro, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

(NR)”

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

Uma questão controversa para o poder judiciário no Brasil é a tipificação dos homicídios cometidos na direção de veículos automotores. Dadas as peculiaridades do crime, a recorrente questão do direito penal, entre a “culpa consciente” e o “dolo eventual” mostra-se, muitas vezes, objeto de acalorados debates entre os representantes da defesa e do ministério público.

Para resolver esta questão, é necessário saber, primeiramente, se a conduta homicida do motorista do veículo automotor poderia se classificar como sendo uma culpa consciente de que seus atos poderiam resul-

tar em homicídio, ou uma direção tão fortemente carregada de negligência, imperícia e imprudência que o risco assumido poderia eventualmente resultar em homicídio.

Antes da entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ao tipificar o condutor homicida como tendo culpa consciente, o juiz o enquadraria no art. 121, § 3º do Código Penal (CP), que prevê pena de reclusão de 1 a 3 anos, ao passo que no caso de dolo eventual, seu enquadramento seria no **caput** (reclusão de 6 a 20 anos) ou no § 2º (reclusão de 12 a 30 anos) do referido artigo do CP. Desta maneira, dependendo da tipificação, as penas podem ser sensivelmente maiores ou menores e os réus serão ou não submetidos a júri popular.

O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), inovou ao chamar para si a tipificação de alguns dos crimes de trânsito, notadamente os crimes contra a vida e de lesão corporal, enumerados em seus artigos 302 e 303, mostrando a intenção do legislador de dar tratamento especial a estes crimes atribuindo-lhes penalizações diferenciadas daquelas contidas no Código Penal (CP).

Assim, após a entrada em vigor do novo CTB, verificou-se uma redução no número de enquadramentos dos homicídios de trânsito na figura do "dolo eventual", preferindo-se, em sua maioria, a aplicação de penas para homicídio culposo segundo o art. 302 do CTB, que prevê penas de reclusão de 2 a 4 anos.

Entretanto, é possível perceber, especialmente nesta Capital, que muitos acidentes com vítimas fatais, em que os motoristas estavam incorrendo em uma série de atitudes ao volante que caracterizam forte dose de imprudência e/ou negligência, acabam por receber uma pena reduzida, que permite ao motorista homicida cumprir sua pena em liberdade, o que, para a maioria da população, é sinônimo de impunidade.

Assim, o objetivo deste projeto de lei é permitir uma majoração de penas em situações limites que, por uma série de dificuldades técnicas, não são possíveis de serem perfeitamente caracterizadas pela figura do "dolo eventual", mas que pela simples verificação das situações aqui descritas, a autoridade judicial poderia aplicar uma pena mais proporcional com a gravidade do caso.

Além de melhorar a questão da proporcionalidade da pena em relação ao delito cometido, que é um dos princípios mais fundamentais do direito penal, esta modificação no CTB poderia ser utilizada pelos educadores e organizações que lutam por um trânsito menos violento de uma forma didática, como alerta

para que os motoristas devam ser menos imprudentes e negligentes no trânsito sob pena de sentirem os rigores da lei.

Por fim, é importante justificar o porquê de cada um dos novos incisos terem sido escolhidos:

- praticá-lo sobre ciclovia, ciclofaixa ou, na inexistência destas, atingindo o ciclista na parte de trás da bicicleta: trata-se de uma situação que é análoga a outra já apresentada no mesmo parágrafo único, no inciso II, que diz respeito ao atropelamento de pedestres em faixas de pedestres ou passeios. Assim, com sua inclusão, a regra toma-se mais homogênea: dá-se o mesmo tratamento do inciso II para a situação de atropelamento de ciclista em seu espaço reservado e, na inexistência deste, no atropelamento do ciclista pedalando no sentido correto do fluxo veicular, situação que normalmente define uma elevada dose de imprudência, ou negligência ou imperícia na condução de um veículo automotor

- estiver falando ao telefone celular ou aparelho de comunicação similar:

pesquisas comprovam uma grande redução na atenção de motoristas fazendo uso de um aparelho celular, denotando imprudência ou negligência;

- estiver embriagado ou sob efeito de substâncias entorpecentes. O álcool e outras substâncias entorpecentes são apontados, pelos especialistas em medicina de trânsito, como uma das principais causas de acidentes envolvendo veículos automotivos;

- estiver a pelo menos 30km/h (trinta quilômetros por hora) acima da velocidade máxima permitida para a via. O excesso de velocidade aumenta bastante a gravidade dos acidentes. Trata-se de um princípio físico que diz que a energia a ser dissipada num acidente aumenta segundo o quadrado da velocidade do veículo. Denota elevado grau de imprudência e negligência;

- estiver participando de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente. As ruas não podem se transformar em autódromos. As circunstâncias aqui contidas, popularmente denominadas "rachas", reduzem bastante a atenção do motorista e aumentam sua aceitação ao risco. Denotam elevado grau de negligência e imprudência;

- estiver conduzindo veículo com falhas mecânicas graves que tenham concorrido para a ocorrência do incidente. Veículos com manutenção precária ocasionam considerável quantidade de acidentes anualmente. Denotam negligência;

• estiver conduzindo veículo na contramão do fluxo estabelecido. Denotam imperícia ou imprudência.

Sala das Sessões, 22 de abril de 2003. – Valdir Raupp, Senador.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9 503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Homicídio Simples

Art. 121 – Matar alguém.

Pena – reclusão, de 6 (seis) a 20 (vinte) anos.

Caso de diminuição de pena

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

Homicídio qualificado

§ 2º – Se o homicídio é cometido:

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

II – por motivo fútil;

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

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

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

Pena – reclusão, de 12 (doze) a 30 (trinta) anos.

Homicídio culposo

§ 3º – Se o homicídio é culposo:

Pena – detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos.

Aumento de pena

§ 4º – No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de um terço, se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (catorze) anos.

§ 5º – Na hipótese de homicídio culposo, o juiz podera deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – decisão terminativa).

Publicado no Diário do Senado Federal de 23 - 04 - 2003