

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2008

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para fixar referências na avaliação, pelo juiz, do elemento subjetivo nas hipóteses de homicídio e lesão corporal praticados na direção de veículo automotor.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 303-A:

Art. 303-A. Para efeito de determinação do elemento subjetivo nas situações fáticas previstas nos arts. 302 e 303, especialmente no que se refere à distinção entre culpa e dolo eventual, o juiz levará em conta, a depender do caso, entre outras circunstâncias:

- I** - o nível toxicológico ou de embriaguez do condutor;
- II** - a velocidade praticada em relação ao limite permitido;
- III** - a participação em corridas ou disputas não autorizadas;
- IV** - a falta de permissão para dirigir ou de carteira de habilitação;
- V** - o fluxo de veículos e pedestres no local do acidente;
- VI** - as sinalizações da via pública;
- VII** - o estado geral de conservação do automóvel e de seus itens de segurança;
- VIII** - o estado físico e psicológico do condutor no momento imediatamente anterior ao evento.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Quando um homicídio é praticado na direção de veículo automotor – e o Brasil possui estatísticas trágicas a esse respeito – é muito comum esquentar o debate sobre a distinção entre culpa e dolo eventual, sobretudo quando o acidente ganha dimensão midiática. No primeiro caso, pratica-se um crime de trânsito; no segundo, um crime doloso contra a vida cuja competência é do tribunal do júri. O Poder Judiciário, como todos sabemos, tem dedicado tempo e energia para formar uma orientação jurisprudencial firme quanto ao problema, sempre remanescendo, no entanto, muitas dúvidas e divergências.

O parlamento não pode ficar indiferente a esse importante debate, que produz efeitos diretos sobre a cultura de trânsito no Brasil. Contudo, as iniciativas legislativas devem evitar duas tentações. A primeira delas é simplesmente equiparar artificialmente dolo e culpa, porque, assim, regrediríamos a uma espécie de responsabilidade objetiva na esfera penal. A segunda é manter a distinção, mas aproximando consideravelmente as penas do homicídio doloso simples e do homicídio culposo na direção de veículo automotor. Esta última estratégia poderia violar o princípio da proporcionalidade das penas, considerando o grau diferenciado de reprovabilidade de uma e outra condutas.

O presente projeto de lei busca, assim, uma solução intermediária que não afronte o princípio da culpabilidade nem o princípio da proporcionalidade no campo penal. Como? Parece-nos que o mais indicado seria criar um quadro de referências para que o juiz, no momento de avaliar o elemento subjetivo da conduta, possa orientar-se a partir de algumas referências fixadas em lei. Não se trata, é bom que se diga, de uma enumeração exaustiva, mas, tão-somente, de critérios com base nos quais o juiz (ou o tribunal do júri) poderá chegar a uma convicção com maior segurança. Portanto, nossa iniciativa não pretende distorcer os fatos, tratando como dolo eventual o que, na verdade, é culpa (consciente ou inconsciente), ou vice-versa. Cremos, todavia, que os tribunais sentir-se-ão mais seguros na

avaliação da tipicidade da conduta se observarem os critérios acenados no art. 303-A do Código de Trânsito Brasileiro, que se quer introduzir.

Estamos convencidos, pois, que a presente proposição contribuirá, seja do ponto de vista preventivo, seja repressivo, para o aperfeiçoamento da legislação penal brasileira, oferecendo instrumentos para rechaçar a equivocada idéia de que matar ou ferir alguém no trânsito não gera conseqüências mais graves, mesmo quando o motorista estiver embriagado, em alta velocidade, etc.

Sala das Sessões,

Senador MARCONI PERILLO