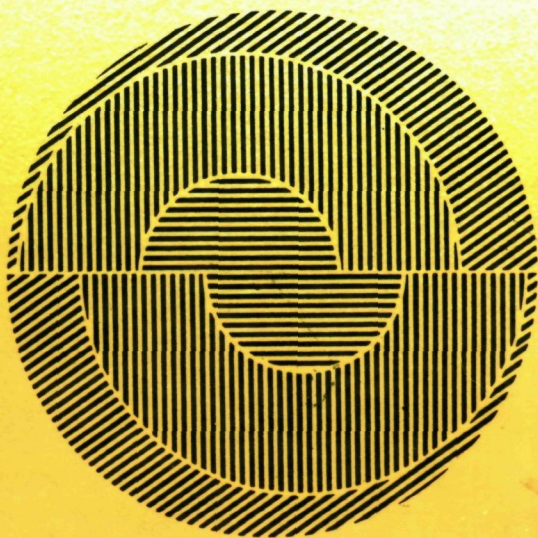


REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA



SENADO FEDERAL • SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS

JULHO A SETEMBRO
ANO 16 • NÚMERO 63

Crimes do automóvel

J. DIDIER FILHO

Magistrado. Professor da Faculdade de
Direito Cândido Mendes.

SUMÁRIO

1. Os transportes. 2. Expansão. 3. Traços históricos. 4. A roda. 5. A velocidade. 6. Conseqüências. 7. Religião. 8. O Direito. Os transportes e a lei. 9. Ministério dos Transportes. 10. Transportes urbanos e rodoviários. 11. Legislação administrativo-policial e penal. 12. Legislação administrativo-policial. 13. Crítica. 14. Realce de dois dispositivos do CNT. 15. Lei penal. Sanções. 16. Pena acessória. 17. Reminiscências. 18. De jure condendo. 19. Processo Penal. Ominoso rito breve. 20. Doutrina. 21. Jurisprudência. 22. Crimes do automóvel.

1. Os transportes

Sabe-se que “um adequado sistema de transportes é tão necessário à vida de uma nação, como é o aparelho circulatório para a vida do homem”.

São os transportes de imensa importância econômica, social, cultural, política e militar, por isso que a circulação dos indivíduos, das mercadorias e das informações multiplica as oportunidades de contatos econômicos e sociais entre os homens, constituindo o mais poderoso fator de progresso e um dos principais índices do grau de civilização de um povo (*Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil*, coord. do Gen. João Batista Peixoto, Biblioteca do Exército — Editora, RJ, 1977).

2. Expansão

Há, no mundo inteiro, uma enorme expansão de transportes nas mãos de grandes empresas particulares ou do Estado. “E, na atualidade, qualquer pessoa pode dispor de meios de transporte rápidos e ilimitados.”

3. Traços históricos

Registra o Prof. Lima Guimarães que a história dos transportes abrange duas etapas perfeitamente definidas: a) a que precedeu a revolução industrial, em que somente era aproveitada a força humana, a

dos animais, das correntes de água e dos ventos; e b) a que se iniciou quando o vapor, a eletricidade e as máquinas de combustíveis se generalizaram como força motriz.

4. A roda

De relembrar que, do primitivo emprego de troncos de árvores colocados à maneira de cilindros, sob as cargas mais pesadas, a fim de tornar o transporte menos penoso, evoluiu-se para a invenção da roda (do lat. *rota*, cuja noção se exprime por substantivos pertencentes a raízes com o significado de *circular*, correr). E os veículos com rodas impuseram a necessidade de estradas especiais para facilitar o transporte a distâncias consideráveis.

5. A velocidade

“Quanto mais rápidos, freqüentes, fáceis e seguros forem os agentes da circulação, tanto mais adiantada será a civilização. Ainda mais perfeita a recíproca dessa afirmação, *i.e.*, quando mais adiantada uma civilização, mais rápidos, freqüentes, fáceis e seguros os seus agentes de circulação.” (*Os transportes passim.*)

“A velocidade suprime o tempo.”

E sobre o demônio da velocidade, assim se expressou o cientista francês Pierre Rousseau (*Histoire de la vitesse*):

“Quer queiram, quer não, a velocidade existe: é uma amante que nos custa os olhos da cara, que nos rala e nos devora, mas que nos atrai irresistivelmente, e à qual, apesar dos nossos ares agastados, nos abandonamos, com aprazimento e serenidade. Dela, a humanidade, desde remotas eras, está possessa, e a ela tem servido, de melhor vontade, o progresso técnico. Cresce em progressão geométrica.”

6. Consequências

Nos albores da segunda década deste século, o então 5º Promotor Adjunto do Distrito Federal, Ademar Tavares, pronunciava, no Palácio da Polícia, erudita e memorável conferência: “O automóvel perante a Justiça Criminal”, acentuando que se tratava de “um grito junto ao clamor que vem levantando esse novo veículo do crime culposo, o automóvel, tão complicado, tão delicado na sua entrosagem, tão delicioso e terrível nos seus efeitos”. Dizia ser o Rio “a cidade infernal dos desastres”, e citava um jovem cronista que assim parodiava Bilac:

“Os autos matam e dizimam tanto
Como as inundações e como as pestes.”

Ademar Tavares e Frutuoso de Aragão figuram como penalistas pioneiros no trato dos “delitos do automóvel” (expressão por ambos adotada).

“A velocidade suprime o tempo”, mas “dans certains cas, le temps gagné ne se rattrape jamais” (André Frossard).

Quase trinta anos depois verberava Mestre Hungria (em referência especial aos “crimes do automóvel”, no vol. V dos seus *Comentários ao Código Penal*, de 1942, pág. 166, nº 35):

“São assustadoras as estatísticas dos sinistros automobilísticos.

O automóvel tornou-se um autêntico flagelo: mata mais que a **peste branca** ou a **peste céltica**.”

Passados outros trinta anos, já o então professor Waldyr de Abreu, versando sobre “Temas fundamentais dos Códigos do Trânsito” (publicação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, em 1971, e cuja leitura deve ser associada a trabalho contemporâneo do mesmo autor, *A técnica legislativa como fator de vulgarização do trânsito*), acenou com um filete de otimismo:

“A segurança do trânsito rodoviário não é uma batalha perdida.”

Mas recordou, logo após as palavras de Edgard Pisani, Ministro de Estado na França (1966):

“Somos assassinos por imprudência, fadiga, vaidade, pressa excessiva, imperícia, e cada segunda-feira nos dá o balanço da mortandade. Mas o decurso do dia nos traz seu quinhão de preocupações e de tudo esquecemos para retornar à estrada, com risco, desta vez, de sermos as vítimas. Impossível admitir que se fique de braços cruzados vendo o perigo crescer, quando já é intolerável.”

Parece que se tornou crônica e alarmante aquela espécie de “gri-erie” que acometia os **chauffeurs** na Europa como no Brasil — no desabafo de Adalberto Garcia, evocado por Ademar Tavares (conf. cit.).

A lúgubre safra dos acidentes de trânsito suscitou o humor negro de Ludovic O’Followell:

“Bem a propósito do automóvel pode-se dizer: **les morts vont vite**.”

Video meliora proboque, deteriora sequor: “vejo o bem, aprovo-o e faço o mal” — palavras que Ovídio pôs na boca de Medéia in *Metamorfoses*, liv. VII.

7. Religião

A hierarquia eclesiástica, na sua missão de ensinar e interpretar autenticamente os princípios de ordem moral que devem ser seguidos nos assuntos temporais, a partir da Constituição Pastoral *Gaudium et Spes*, alertou os homens para a observação de certas obrigações sociais, como as leis de trânsito (G. S., nº 30).

O Papa Paulo VI, explicando aquele particular aspecto da Constituição Pastoral, adverte que o progresso nessa esfera, apesar de toda a boa vontade, é freqüentemente negligenciado, e acrescenta que o problema se agrava quando a vida corre perigo, mediante o desafio aberto à lei — a temeridade e a imaturidade psicológica e moral.

O clero, no mundo inteiro, manifesta-se iterativamente sobre o cumprimento dos deveres do trânsito. O Cardeal-Arcebispo de Porto Alegre, D. Vicente Scherer, estigmatiza o egoísmo como pecado capital no tráfego. E o Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro, D. Eugênio Sales, frisa que “o automóvel, criado para aproximar os homens e reduzir as distâncias, é desvirtuado, em grande parte, por culpa humana, e torna-se um instrumento de morte”.

Empeçonha a vida moderna uma crise de solidariedade, impregnando, igualmente, o trânsito.

8. O Direito. Os transportes e a lei

Ubi dolor, ibi digitus (onde há dor, aí pomos o dedo).

Fomentam os transportes inúmeras questões no universo jurídico: no Direito Internacional, a aplicação dos tratados e convenções internacionais; no Direito Constitucional, a competência da União na planificação nacional dos transportes (art. 8º, XI, XII, XV, c e d); no Direito Administrativo, a culpa administrativa, a exploração direta dos transportes pelo poder público, ou através de concessões deste a empresas particulares; no Direito Comercial, a estrutura jurídica de tais empresas; no Direito do Trabalho, tudo que concerne às relações das empresas com os respectivas empregados; no Direito Civil, o vasto campo da responsabilidade civil, do contrato de transporte etc.; no Direito Penal, a responsabilidade penal com implicações no Código de Processo Penal, a exemplo do Livro I, Tít. IV, do CPP.

9. Ministério dos Transportes

De acordo com o artigo 8º e incisos já citados da Constituição Federal, compete à União a planificação nacional dos transportes. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias ali indicadas (art. 43 da Constituição).

A linha de ação do Governo naquela área denomina-se política de transportes.

A coordenação dos diferentes sistemas de transportes de superfície (terrestres e aquaviários), assim como a participação na coordenação desses sistemas com os transportes aeroviários, compõem as atribuições do Ministério dos Transportes, instituído em 1967, com o desmembramento do antigo Ministério da Viação e Obras Públicas. E o Conselho Nacional de Transportes, órgão daquele Ministério, formula a política de transportes.

Através da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), o Governo Federal vem dando prosseguimento à implementação da política de transportes urbanos, dentro das diretrizes que se traçou.

10. Transportes urbanos e rodoviários

Transportes urbanos

O processo de urbanização do País prossegue, em ritmo extremamente acelerado, “gerando grandes distorções na distribuição espacial das cidades” e, conseqüentemente, gravíssimos problemas viários metropolitanos (esclerosamento das principais artérias, com saturação crescente de sua capacidade de tráfego, bem próxima a uma situação crítica, em prejuízo do desenvolvimento econômico e da própria ordem social, *v.g.*, congestionamentos de trânsito crônicos, desperdício de tempo de milhares de cidadãos úteis, consumo desnecessário de combustível, poluição do meio-ambiente, neuroses e desajustamentos).

Diga-se de passagem que se cogita de fenômeno mundialmente observado.

Transportes rodoviários

Apesar do propósito de minorar a expansão da malha rodoviária federal, a partir da crise universal de energia, e das providências para a segurança dos transportes rodoviários, a rede pavimentada mantém-se, com algumas oscilações, qual proscênio de funestos acidentes.

Para a solução racional do problema, tanto no trânsito rodoviário como no urbano, busca-se harmonizar “os três elementos componentes do complexo-trânsito: homem-máquina-meio” (José Kritz).

11. Legislação administrativo-policial e penal

Normas administrativas

Objetivando a disciplina do trânsito, a técnica legislativa “procura tornar o condutor de veículo na via pública bem consciente dos seus deveres e convencido de que lhe interessa observá-los” — estabelecendo “normas relativas à circulação, garantia de segurança e fluidez do trânsito”. Por outro lado, visando a condução dos automóveis, “que constitui, na atualidade, devido a um generalizado descaso pelas cautelas técnicas (notadamente quanto à velocidade), uma causa freqüente de eventos lesivos contra a pessoa” (Exp. de Motivos ao Código Penal, item 39), o Código prevê normas incriminadoras, associando-as à pena acessória.

12. Legislação administrativo-policial

Vigora, no campo administrativo, o Código Nacional de Trânsito, (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, com sucessivas alterações). A lei é regulamentada pelo Decreto nº 62.127, de 16-1-1968.

Divide-se o CNT em 13 capítulos.

No Capítulo I, preceitua o art. 1º que “o trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação pública, rege-se por este Código”.

Define o § 1º:

“São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.”

Esclarece, a seguir, o § 2º:

“Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.”

Concernem os demais capítulos: à administração do trânsito (II); às regras gerais de circulação (Cap. III); à circulação internacional de veículos (IV); aos sinais de trânsito (V); aos veículos (VI); ao registro dos veículos (VII); ao licenciamento dos veículos (VIII); aos condutores de veículos (IX); aos deveres e proibições (X); às infrações (XI); ao julgamento das penalidades e seus recursos (XII); às disposições gerais e transitórias (XIII).

Já o Regulamento enfeixa nove capítulos, na linha das disposições do Código.

Esses diplomas legais reúnem uma profusa série de dispositivos que “buscam regular as relações entre os homens em função dos veículos automotores, na defesa sistemática da ordem e da vida, finalidade precípua do direito” (Des. Darcy R. Lopes Ribeiro).

13. Crítica

Crítica o Prof. Waldyr de Abreu (*op. cit.*) o deficiente conhecimento dos códigos de trânsito, apesar de todo o esforço oficial e privado no sentido da vulgarização das regras fundamentais do trânsito. Combate a prolixidade e a exagerada complicação, preconizando mais simplicidade e precisão técnica, de modo a facilitar a compreensão dos usuários da via pública, dando-lhes plena consciência dos direitos e deveres.

14. Realce de dois dispositivos do CNT

Merece lembrado, em termos de originalidade, índole humanitária e educativa, o art. 123 do CNT (reproduzido no art. 233 do Regulamento) — excluindo a prisão em flagrante e a fiança, “se o agente socorre a vítima, deixando-o livre para posterior comparecimento perante a autoridade policial”.

Dita norma, *servatis servandis, mutatis mutandis*, reapareceu, posteriormente, no parágrafo único do artigo 291 da redação primitiva do revogado Código Penal de 1969, de onde foi eliminada por força das alterações introduzidas pela Lei nº 6.016, de 31-12-1973. Finalmente, a Lei nº 6.578, de 11-10-1978 (DO 13-10-78), revogou o Código Penal de 1969.

Mas a isenção da prisão em flagrante, no caso de prestação, pelo motorista, de socorro à vítima, permanece no artigo 2º do Anteprojeto

do então Ministro da Justiça, Dr. Alfredo Buzaid. E o art. 27 do anteprojeto da Comissão da Ordem dos Advogados Brasileiros (1973); a Emenda do Senador Accioly Filho (1975); e o art. 7º, § 2º, do Projeto de Lei nº 247, de 1979, do Deputado Christóvão Chiaradia (*Diário do Congresso Nacional*, Seção I, 4-4-1979, pág. 1622), eximem de prisão em flagrante e de fiança o condutor de veículo na circunstância supra.

O segundo destaque do Código Nacional de Trânsito positiva-se no art. 77 (reproduzido no art. 159 do Regulamento), *in verbis*:

“O condutor condenado por acidente que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames de sanidade e técnico, para que possa voltar a dirigir.”

Tal medida administrativa (proibição de dirigir como efeito da condenação, de que aliás não cuida o vigente Código Penal) é de suma importância para a solução do gravíssimo problema do mau uso do automóvel.

Infelizmente, como bem acentua Paulo Lúcio Nogueira (*Delitos do Automóvel*, Sugestões Literárias S/A, 4ª ed., 1978), os dispositivos do CNT e do seu Regulamento sobre o tema “não vêm sendo cumpridos pelos juízes, que, com raras exceções, comunicam às autoridades policiais para procederem a novos exames em motoristas condenados criminalmente. Por sua vez, também as autoridades policiais não informam aos juízes se realizaram, ou não, o exame, o que é lamentável, pois as próprias autoridades encarregadas deixam assim de dar cumprimento a um dispositivo salutar” (pág. 69).

Cumprir frisar que, na esfera administrativa, prescreve o § 1º do art. 77 do CNT que, “em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito”. E o § 2º acrescenta: “no caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira de Habilitação do motorista até a realização dos exames”.

15. Lei penal — Sanções

As medidas premonitórias e reativas contra os crimes do automóvel resumem-se, no Código vigente, às sanções dos artigos 121, §§ 3º e 4º; 129, §§ 6º e 7º (crimes de homicídio e lesão corporal culposos); 132 (eventualmente crime de perigo); 32, 34 e 35 da Lei das Contravenções Penais (falta de habilitação para dirigir veículos, direção perigosa na via pública e remoção e inutilização ou omissão de sinais de perigo).

16. Pena acessória

Além disso, vige uma pena complementar de incomparável eficiência: a pena acessória de interdição de direito, particularizada na “incapacidade temporária para profissão ou atividade cujo exercício depende de habilitação especial ou de licença ou autorização do poder público (art. 69, IV, e seu parágrafo único, IV). “Com essa pena visa o Código, principalmente, a condução de automóveis, que constitui, na atuali-

dade, devido a um generalizado descaso pelas cautelas técnicas (notadamente quanto à velocidade), uma causa freqüente de eventos lesivos contra a pessoa" (Exp. Motivos ao CP de 1940, item 39).

Grassa dissídio na jurisprudência a propósito da aplicação dessa pena (*Delitos do Automóvel* — Paulo Lúcio Nogueira, págs. 150-153).

Argúi-se, ainda, que a duração fixada para a 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 obrigatória.

Parece, no entanto, que, ao invés de parcimônia, deveria imperar a justiça, tendo-se em vista a irrecusável preservação da pessoa humana — um dos mais relevantes objetos da tutela penal (Hungria).

Para grandes males, grandes remédios.

Diante das cifras verdadeiramente dramáticas e agressivas dos acidentes fatais, ou disseminadores de imensa legião de estropiados, "urge reforçar no espírito público a idéia da inexorabilidade da punição" (Exp. Mot. ao C. Penal).

17. Reminiscências

O revogado Código Penal de 1969, na sua redação primitiva, ampliava o elenco dos fatos puníveis, pertinentes ao trânsito, contemplando "a embriaguez ao volante", o "perigo resultante de violação de regra de trânsito" e "fuga do local do acidente" (este último eliminado pela Lei nº 6.016, de 1973).

Hoje prevalece, tão-somente, o Código Penal de 1940, com as modificações posteriores.

18. De jure condendo

O Anteprojeto Alfredo Buzaid, o Anteprojeto da Comissão da OAB e a Emenda do Senador Accioly Filho (vide Paulo Lúcio Nogueira, *op. cit.*, págs. 180, 185, 201), bem assim o Projeto de Lei nº 247/79, do Deputado Christóvão Chiaradia, enfrentam o problema, não só manipulando figuras típicas, senão também o respectivo e adequado procedimento.

O certo, porém, é que perdura, em ponto morto, essa questão de excepcional gravidade, apesar do clamor dos penalistas, e dos trabalhos já apresentados para dirimi-la ou atenuá-la.

19. Processo penal

Ominoso rito breve

A Lei nº 4.611, de 2 de abril de 1965, determinou que nos processos por homicídio e lesão corporal, informados por culpa em sentido estrito, fosse observado o rito breve das contravenções.

O objetivo do legislador teria sido abreviar o prazo do processamento da ação. Mas os efeitos de tal providência mostraram-se, realmente, funestos.

De fato o rito breve em tais casos é desaconselhável, desde que se trata de bens jurídicos bastante preciosos, como a vida e a integridade corporal (vide Magalhães Noronha, *Curso de Direito Processual Penal*, Saraiva, 1978, págs. 314-315). Na prática, o quadro está perfeitamente sintetizado, nas considerações do professor e magistrado, Dr. Manoel Pedro Pimentel:

“As autoridades policiais se queixam da tormentosa insegurança em que se viram lançadas, com a adoção do inquérito inquisitório-acusatório, cuja elaboração judicialmente impõe maior soma de responsabilidade àqueles que o presidem. O Ministério Público foi despojado da sua prerrogativa de *dominus litis*, com a nova forma procedimental, ficando o *ius actionis* reservado, praticamente, ao Delegado de Polícia e ao Juiz Criminal. Os advogados se queixam da insuficiência de garantia para a defesa. Os juízes sentem as conseqüências de todas essas inconveniências e mais, arcam com outras tantas que são peculiares à atuação jurisdicional” (*Delito do Automóvel*, Nogueira, 132).

O Promotor Nader Curi afirmou, em entrevista jornalística (5-11-72), que a Lei nº 4.611 é de total ineficácia, “e serve, quase sempre, para garantir a impunidade”.

O item 7 do Relatório da Comissão Especial da OAB registra dados estarrecedores sobre os índices de arquivamento e absolvições, sendo a média das condenações apenas de 3,5%. Nas Varas de contravenções, os processos por contravenções relacionadas com o trânsito seguem o mesmo ritmo, sendo que alguns juízes absolvem sistematicamente os processados por dirigir veículo sem habilitação (art. 32 da Lei de Contravenções Penais) se, entre a data do fato e a sentença, o réu obteve carteira de habilitação, fato, aliás, comum (*Revista de Informação Legislativa*, nº 38, Ano X, abril a junho de 1973, pág. 424).

A impunidade campeia tranqüilamente.

Ora, a impunidade constitui um dos mais poderosos fatores da criminalidade.

Impunitas peccandi illecebra (A impunidade é atrativo para o vício)
— Tab III, liv. II, Fedro.

20. Doutrina

“As idéias, opiniões, juízos, críticas, conceitos e reflexões” que os juristas expõem e defendem no âmbito da legislação do trânsito, de modo geral, refletem os termos do minucioso relatório elaborado pela Comissão Especial da OAB, a fim de estudar, sob feição jurídica, os problemas da condução de veículos no País (*Revista de Informação Legislativa*, nº 38, abril-junho de 1973, págs. 416 e segs.).

21. Jurisprudência

As oscilações da jurisprudência no julgamento de certas infrações penais atinentes ao trânsito público significam obstáculos à boa aplicação da lei.

Entre outros aspectos, podem ser trazidos à colação: a) o reconhecimento, ou não, do “perigo concreto” ou do perigo potencial” na contração do artigo 34 (“direção perigosa na via pública”); b) ainda em relação ao precedente dispositivo legal, a direção de veículos em estado de embriaguez; c) o reconhecimento, em certos fatos, de dolo eventual. Ora, a Exposição de Motivos ao Código Penal vigente estabelece, no item 13, a equiparação da culpa consciente à culpa inconsciente. Mas não se deve perder de vista que a mesma Exposição de Motivos elucida, pouco antes, que o dolo eventual é equiparado ao dolo direto, acrescentando: “é inegável que arriscar-se conscientemente a produzir um evento vale tanto quanto querê-lo: ainda que sem *interesse nele*, o agente o ratifica *ex ante*, presta anuência ao seu advento” (Exp. Mot., item 13, 2º período).

Diante disso, é de palpitante evidência o dolo eventual nos casos de disputa de corrida de automóveis na via pública (pegas); de travessia, em velocidade desenfreada, de cruzamentos da via pública, desrespeitando sinais vermelhos (roleta paulista); da morte de alguém por motorista que tentou “tirar um fino” em grupo de pedestres etc.

Quem arrisca, quer.

22. Crimes do automóvel

Não se pode acoiar de inadequada essa expressão, visto como traduz um feliz *tropo* longamente utilizado pelos juristas, em que o *instrumentum sceleris* transpõe o seu próprio significado, para abranger a idéia do uso, pelo agente, do automóvel na prática do crime. Em síntese: o binômio “homem-máquina”.

Tais delitos são, aliás, incentivados por numerosos fatores (além dos já averbados), como os programas e propagandas anticulturais que invadem os lares (utilização abusiva dos meios de comunicação) formando homens robotizados, atingindo, quase sempre, a adolescência (“Crimes do progresso”, in *Teoria do Crime*, James Tubenchlak, Forense, 1978), e ainda pela sôfrega liberalização da política criminal. E o perigo cresce, quando já é intolerável (E. Pisani).

Talvez haja “une étrange satisfaction à toucher le fond du désespoir”, nas dobradas da qual “les tragédies des autres sont toujours d’une banalité désespérante” (Oscar Wilde).

E o homem, que traz dentro de si o mais rápido meio de transporte de toda a Criação — o pensamento —, parece não descobrir aquela coisa que somente a inteligência é capaz de procurar, e que por ela mesma, jamais encontraria; somente o instinto a encontraria, porém nunca poderia procurar — o homem não se socorre da intuição bergsoniana, que lhe daria a visão direta, pelo espírito, da máxima que a incomparável sabedoria dos romanos inscreveu na Lei das Doze Tábuas:

“Salus populi, suprema lex esto” (que a salvação do povo seja a suprema lei).