

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: NA CONTRAMÃO DO DIREITO PENAL

WANDERLEI JOSÉ DOS REIS

GRADUADO EM EDUCAÇÃO, PÓS-GRADUADO EM EDUCAÇÃO PELA UFRJ.
EX-DELEGADO DE POLÍCIA EM MATO GROSSO, PROFESSOR E
DIRETOR DA ESCOLA SUPERIOR DE DIREITO DE MATO GROSSO (ESUD)
E PROFESSOR DE DIREITO NO INSTITUTO PREPARATÓRIO PARA CONCURSOS (IPC), EM CUIABÁ/MT.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

“O automóvel resolve os problemas do homem, mas os homens não resolvem os problemas dos automóveis.” (Júlio Camargo, A Arte de Sofismar)

“Os casos de acidente de trânsito ocupam enormes espaços dos escaninhos policiais e forenses, convertendo-se numa verdadeira epidemia desafortunando milhares e milhares de famílias. Estatisticamente, contam-se as pessoas que por isso morreram, mas não se contam aquelas que deficientes se tornaram para sempre. Quando em 1896 na cidade de Londres um automóvel a seis quilômetros por hora atropelou Oridget Driscoll, houve séria revolta popular porque pouco tempo antes revogada fora a exigência de que os veículos fossem precedidos por uma pessoa portando uma bandeira vermelha sinalizando adverteência aos pedestres.

O perigo aí nascia. Um século depois, a intimidade entre o homem e a máquina cada vez mais potente e veloz tornou esta apêndice daquele e não mais se concebe sua cisão. Onde está o homem está o automóvel e, por isso, até causa espécie, nos dias atuais, passar um só dia sem a grave notícia de um acidente. O homem se armou, parafraseando certa campanha de trânsito, com um instrumento poderoso e perigosíssimo. Daqui a um século, talvez, cada homem tenha o seu próprio veículo voador e então os nossos automóveis de hoje serão só coisa de memória, mas por certo estará se tratando diariamente nos tribunais, ainda, da violação do dever de cuidado.”¹

“A expansão das rodovias, o transporte de cargas pelos caminhões e o aumento do mercado de aquisição de automóveis marcaram os novos tempos do progresso material e das comunicações sociais, tendo como reverso da medalha o aumento do número de vítimas dos delitos de circulação.”²

- 1 FUKASSAWA, Fernando Yukio. Crimes de Trânsito. *Revista dos Tribunais*, n.749, p.520-521, mar. 1998.
- 2 DOTTI, René Ariel. Razões do Novo Código. *Revista CONSULEX*, Ano 2, n. 14, p. 18, fev. 1998.

O nosso Código Nacional de Trânsito, de 1966 (Lei N^o 5108/66), era alvo de inúmeras críticas, sobretudo, de ser obsoleto e não coibir os abusos realizados ao volante, pelo contrário, ser um estímulo a tais praxes, dada a impunidade que se percebia.

INOVAÇÕES DO CÓDIGO

O novo disciplinamento jurídico do trânsito pátrio, com importantes inovações, agora chamado Código de Trânsito Brasileiro – CTB (e não mais Código Nacional de Trânsito – Lei N^o 5108/66), foi instituído pela Lei N^o 9503, de 23 de Setembro de 1997, entrando em vigor, por força do seu Art. 340, no dia 22 de Janeiro de 1998 (há quem diga que sua vigência foi desde 21 de Janeiro, e há quem afirme que foi desde 23 de Janeiro de 1998), ou seja, 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação (24/09/97). Essa designação de Código de Trânsito Brasileiro, dada ao diploma legal, não foi a mais adequada, como advertiram alguns especialistas, pois o correto seria Código Brasileiro de Trânsito, haja vista que o trânsito pelas ruas e estradas de nosso país se dá por veículos nacionais e estrangeiros, logo, brasileiro não é o trânsito, e sim o Código.

O Capítulo XV trata das infrações de trânsito que se caracterizam pela inobservância de qualquer preceito do Código, sujeitando-se o infrator às penalidades e medidas administrativas estabelecidas em cada artigo, além das punições previstas no mesmo diploma legal. Houve uma espécie de hierarquização dos tipos infracionais (uma escala) para fins de punição, nos seguintes graus: gravíssima, grave, média e leve. A prática de atos infracionais de trânsito sujeita seus infratores às seguintes penalidades: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da permissão para dirigir e freqüência obrigatória a cursos de reciclagem. Houve, nesse tocante, uma evolução em relação ao Código anterior (uma melhor sistematização), pois o atual especifica o modelo do tipo infracional e, em seguida, aponta a classificação da infração, a correspondente penalidade e a eventual medida administrativa aplicável à espécie (ficou, assim, dispensado o recorrimento a tabelas auxiliares, como ocorria anteriormente).

Outra grande inovação do atual Código é a multa reparatória, prevista genericamente no Art. 297, *Caput, in verbis*:

“A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores de quantia calculada com base no disposto no § 1º do Art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.”

Com esta previsão, como aduziram alguns operadores do Direito, o legislador resgatou, em parte, dos tempos da justiça privada, a relevância da vítima no processo penal, como sujeito de direitos e não como simples sujeito passivo de infringência à normas estatais, ficando patente a intenção de se fazer da reparação civil dos danos causados uma importante alternativa à repressão ao delito. Havendo aí uma fusão da jurisdição civil e penal.

“A razão central da introdução dessa multa entre nós reside no seguinte: as vítimas, em geral, particularmente as de delito de trânsito, contam com dificuldade enorme para receber o quantum da indenização devida. Enquanto corre a ação penal, podem ingressar com ação civil. Mas esta nem sempre é rápida e, de outro lado, existe o risco de conflito de julgados (civil e penal). De outra parte, sabe-se que a vítima pode executar civilmente a sentença penal condenatória. Ocorre que esta é ilíquida. Sendo assim, o melhor sistema parece ser o contemplado no novo CTB (se bem que dificuldades enormes teremos na interpretação dos dispositivos legais que cuidam do assunto).”³

Não há que se confundir a multa reparatória com a multa penal. Podendo, *in casu* concreto, ter-se a aplicação de ambas, de forma cumulada, a primeira atendendo à pretensão civil (em prol da vítima ou seus sucessores) e a Segunda, a pretensão punitiva estatal (em favor do Estado).

Seguindo essa mesma linha de preocupação com a vítima de acidente de trânsito, o legislador previu um duplo incentivo ao prestador de socorro às vítimas do trânsito, estabelecendo que se não lhe imporá prisão em flagrante, bem como não se lhe exigirá fiança, além de ser considerada circunstância atenuante.

Com 20 (vinte) capítulos, o novo Código de Trânsito Brasileiro possui, também, um capítulo exclusivo (próprio) para os crimes de trânsito – Capítulo XIX – (inovação em relação ao antigo Código Nacional de Trânsito), que instituiu figuras típicas próprias de crimes de trânsito, num total de 11 (onze) delitos (a pretensão inicial que constava do projeto do novo Código era de treze crimes de trânsito). Sendo que, por força do seu Art.

3 GOMES, Luiz Flávio. *Estudos de Direito Penal e Processo Penal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999. p. 25.

291, *Caput*, o CTB prevê que aos crimes cometidos na direção de veículos automotores nele previstos, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se tal capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei N^o 9099/95, no que couber.

Assim, só se aplicará o CTB nos crimes cometidos na direção de veículos automotores (cujo conceito está no Anexo I do mesmo Código), aplicando-se subsidiariamente as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal (aliás, o que já estabelecia o Art. 12 do Código Penal e Art. 1^o do CPP) e também se efetuará a aplicação subsidiária da Lei dos Juizados Especiais Criminais – Lei N^o 9099/95, a todos os delitos de trânsito de menor potencial ofensivo (assim entendidos aqueles cuja pena máxima não exceda a um ano). No que, podemos dizer, andou bem o legislador pátrio, pois ao mandar aplicar-se a Lei N^o 9099/95 aos delitos do Código (a 10 (dez) delitos de trânsito, aplica-se total ou parcialmente a Lei dos JEC, excetuando-se apenas a homicídio culposo que possui pena mínima de 2 (dois) anos, logo fica fora da sua competência dado o que prescreve seu Art. 61), estar-se-á primando pela agilização da Justiça Criminal, já que aquele diploma impõe que o processo se pautasse pela oralidade, simplicidade, economia processual e celeridade.

Ainda no tocante a esse capítulo dos delitos de trânsito, o novo Código inovou ao prever: o crime específico de homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor (Art. 302), apenado aqui com detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos (*lex speciali derogat norma generali*), onde já se assentou que praticamente toda a jurisprudência e doutrina construídas sobre o homicídio culposo no trânsito, conforme antiga disposição do Art. 121, § 3^o, aplicar-se-ão ao dispositivo em foco, exigindo-se apenas o instrumento específico que é o veículo automotor; o crime de embriaguez ao volante, prescrito no Art. 306, que é triplamente sancionado com detenção de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (interdição de direitos); o crime de direção sem habilitação (era, anteriormente, contravenção penal), que, agora, é crime autônomo, previsto no Art. 309, apenado com detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano ou multa; o crime de entrega de direção do veículo a quem não tem condições de dirigir (Art. 310), cujo tipo penal incriminador é bastante amplo: “Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou ainda, a quem,

por seu estado de saúde, física ou mental ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança," sua pena é a mesma prevista para quem dirigir sem habilitação.

ANÁLISE DO CÓDIGO

O novo disciplinamento jurídico do trânsito de nosso país, agora chamado de Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei Nº 9503/97, já em vigor desde 22 de Janeiro de 1998, como era de se esperar, gerou aplausos e críticas (diríamos, mais precisamente, gerou mais críticas que aplausos). Causou polêmicas no meio jurídico, dúvidas no seio da população e veio com o propalado escopo de pôr fim ao caos do trânsito vivido no país. Veio com um rótulo de "Código de 1ª Mundo", mas foi de cara rechaçado e talhado por muitos como "legislação de 4ª Mundo", afirmando alguns juristas que melhor seria ter esperado a reforma do atual Código Penal.

Aqueles que aplaudiram o novo diploma, fizeram-no, sobretudo, em razão da criação de instrumentos legais hábeis a coibir os abusos do trânsito que se percebia até seu advento (aduzindo, essa corrente, que a crescente violência no trânsito decorria da impunidade que imperava). Estamos a falar das pesadas multas pecuniárias de caráter administrativo, que se não bastassem para atingir os mais afortunados, mudando-lhes o comportamento, têm o auxílio do cômputo dos famigerados 20 (vinte) pontos negativos no prontuário do infrator (pontos de demérito) que concorrem para a perda ou suspensão da habilitação. Segundo tais estudiosos, doutrinadores e operadores do Direito, havia necessidade de instrumentos desse porte, mais "duros" com os "infratores profissionais", pois, mister se fazia que o comportamento dos motoristas fosse mudado e, infelizmente, para muita gente, o bolso continua a ser o órgão mais sensível do corpo humano.

Dentre aqueles que criticaram e criticam o novo estatuto do trânsito, que não são poucos (são, sim, a grande maioria dos operadores jurídicos), fizeram-no de plano, com a sua edição, e o fazem por vários motivos, em geral, procedentes: inúmeros erros cometidos pelo legislador, equívocos, inconstitucionalidades, incoerências, previsões inexplicáveis, falta de sistematização, e muitos outros. Falhas técnicas muitas, podendo-se citar, à guisa de exemplificação, dentre tantas:

1. O recolhimento administrativo da carteira de habilitação pela autoridade de trânsito ou por seus agentes no ato de autuação, previsto no Art. 269 que, além de violar a Carta Magna, no que tange ao amplo direito de defesa (Art. 5º, LV), contraria o Art. 265 do mesmo Código que determina que a suspensão do direito de dirigir e a cassação da carteira serão aplicadas pela autoridade competente mediante decisão fundamentada, assegurado ao infrator o direito a ampla defesa. Como conciliá-los? Além do que, o condutor de veículo automotor não pode dirigir sem o porte de tal documento (Art. 159, § 1º, CTB).
2. Dificuldade de não confundir o condutor e proprietário para fins de punição, pois se faz necessário que se identifique perfeitamente o condutor infrator, porque do contrário, sobre o proprietário do veículo incidirá a pontuação negativa pela prática das infrações, um verdadeiro *bis in idem* (haja vista que sobre ele já recairá a multa administrativa), isso deflui da análise do Art. 257, § 2º, § 3º e § 7º e Art. 259;
3. Previsão inexplicável de pena mínima igual a seis meses para todos os crimes de trânsito (exceto para o delito de homicídio culposo);
4. A previsão do homicídio culposo (Art. 302 – “Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor.” – grifo nosso), como primeira figura penal que passa a ser regulada pelo CTB, construída de uma forma totalmente ímpar, havendo violação dos princípios constitucionais da legalidade e isonomia (um dos corolários do princípio da legalidade é a determinação taxativa da conduta; e o princípio da isonomia restou ferido ao se prever a pena para o homicídio culposo no trânsito maior que aquela prevista no Art. 121, § 3º, do Código Penal, atribuindo-se, assim, um desvalor da conduta – embora, registre-se aqui que alguns operadores do Direito viram com bons olhos essa majoração). Senão vejamos a crítica na íntegra de Damásio E. Jesus, a tal dispositivo: “O conceito típico é criticável. Nunca houve maneira mais estranha de descrever delito. O verbo, que tecnicamente representa o núcleo do tipo, refletindo a ação ou omissão, não menciona a conduta principal do autor. É ‘praticar’. Ora, o comportamento do autor no homicídio culposo, para fins de definição típica, não consiste em ‘praticar homicídio culposo’, e sim ‘matar alguém culposamente’. O verbo típico é ‘matar’; não

'praticar'. O sujeito é punido não porque 'praticou', mas sim porque 'matou alguém'. O autor é quem realiza a conduta contida no verbo do tipo, e não quem 'pratica homicídio'."⁴

5. Críticas quanto à exequibilidade da previsão de multas administrativas para quem joga papel pela janela do carro; para quem transita ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito; e para quem ultrapasse veículo em movimento que integre cortejo, presépio ou desfile.

6. Equívoco na fixação da pena de lesão corporal culposa no trânsito (Art. 303 do CTB), de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, que é o dobro da pena prevista para a lesão corporal dolosa (Art. 129, *Caput*, do Código Penal), ou seja, um contra-senso.

7. Acusações de inobservância do direito constitucional de defesa na aplicação das multas pecuniárias pela prática de infrações de trânsito. Haja vista que muitas das notificações, em virtude do grande número de autuações, têm sido recebidas pelas pessoas via correio.

Poderíamos enumerar várias outras falhas (imprecisões técnicas e jurídicas do Código), apontadas pelos doutrinadores e operadores do Direito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O novo Código trouxe a previsão de um Capítulo exclusivo que trata dos crimes de trânsito, com opção legislativa clara por penas mais elevadas (visando uma intimidação), contemplando uma série de "novos" delitos no cenário jurídico-penal pátrio, transformando em crimes várias condutas que, sob a égide do código anterior, eram infrações administrativas, causas especiais de aumento de pena, contravenções penais ou condutas atípicas. Contrapondo-se, assim, nitidamente, às tendências do moderno Direito Penal, concebido como instrumento de *ultima ratio* do sistema jurídico (com uma intervenção mínima, mas eficaz), indo, dessa forma, na

4 JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998. p. 71.

contramão do Direito Penal. Vejamos uma pequena pincelada sobre o tema feita pelo nosso querido amigo e Professor, sempre brilhante, José Carlos de Oliveira Robaldo, que externou sua impressão:

“Aliás, basta atentarmos para as estatísticas e para o dia-a-dia do trânsito, para se constatar que, com o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os excessos e, conseqüentemente, as infrações cometidas pelos motoristas tiveram uma sensível redução que nos permite verificar que o trânsito nas rodovias/estradas e nas vias públicas urbanas está, atualmente, bem melhor. Isto se deve não ao Direito Penal, mas sim, e sobretudo, às pesadíssimas multas e aos ‘pontos acumulados’ que poderão acarretar uma outra temida punição: a suspensão ou a perda da autorização ou habilitação para dirigir veículos. Infrações puramente administrativas.”⁵

Dessa forma, pode-se concluir este pequeno estudo, asseverando que havia necessidade de mudanças, de resposta/atuação legislativa, pois o Direito vem na esteira das mudanças/clamor social (fatos sociais) e a violência cotidiana vivenciada no trânsito tinha que ser estancada por chegar em índices alarmantes, a ponto de o Brasil ser considerado o recordista mundial em acidentes de trânsito e isso foi feito (da forma como aí está, com méritos e deméritos). Daí, no nosso entender, a virtude do diploma legal em epígrafe, não obstante as imprecisões técnicas e jurídicas e o uso excessivo do Direito Penal.

Na verdade, o Código é recente, trouxe várias inovações, e só o tempo é que nos dirá dos seus erros e acertos, do atingimento ou não de seus objetivos colimados, sobretudo, a mudança do estado de coisas que se verificava.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRIGHI, Fátima Nancy. Código de Trânsito Brasileiro – Esclarecimentos Preliminares. *Revista CONSULEX*, Ano 2, n. 13, Jan. 1998.

BARUFFI, Helder; CIMADON, Aristides. *A Metodologia Científica e a Ciência do Direito*. 2. ed. Porto Alegre: Evangraf, 1998.

5 ROBALDO, José Carlos de Oliveira. “O Direito Penal na Contramão da História”, In: *Boletim IBCCRIM*, N° 68, Junho/98, p. 6.

BITENCOURT, Cezar Roberto. Natureza da Ação Penal dos Crimes Relacionados no Parágrafo Único do Art. 291 do CTB. **Boletim IBCCRIN**, n. 71, Out. 1998.

SOUZA, José Barcelos de. Dolo Eventual em Crimes de Trânsito, **Boletim IBC-CRIM**, n. 73, Dez. 1998.

DOTTI, Rene Ariel. Razões do Novo Código, **Revista CONSULEX**, ano 2, n. 14, fev. 1998.

FUKASSAWA, Fernando Yukio. Crimes de Trânsito. **Revista dos Tribunais**, mar. 1998.

GOMES, Luiz Flávio (Coord.). **Responsabilidade Penal da Pessoa Jurídica e Medidas Provisórias e Direito Penal**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

GOMES, Luiz Flávio. CTB: Primeiras Notas Interpretativas, **Boletim IBCCRIM**, n. 61, dez. 1997.

JESUS, Damásio E. Dois Temas da Parte Penal do Código de Trânsito Brasileiro, **Boletim IBCCRIM**, n. 61, dez. 1997.

JESUS, Damásio E. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Saraiva, 1998.

LIMA, Walter Lúcio. Omissão de Socorro no Trânsito, **Boletim IBCCRIM**, n. 70, set. 1998.

MIRABETE, Julio Fabbrini. Crimes de Trânsito em Normas Gerais Específicas, **Boletim IBCCRIM**, n. 61, dez. 1997.

NETO, Augusto Cavalheiro. Infrações de Trânsito e o Direito de Defesa, **Revista CONSULEX**, ano 4, n. 43, jul. 2000.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. Punições de Trânsito – Moralização ou Desmoralização?, **Revista CONSULEX**, ano 2, n. 15, mar. 1998.

RIBEIRO, Luiz Arthur Montes. **Manual de Educação para o Trânsito**. Curitiba: JURUÁ, 1998.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

ROBALDO, José Carlos de Oliveira. O Direito Penal na Contramão da História, **Boletim IBCCRIM**, n. 68, jun. 1998.

SHECAIRA, Sérgio Salomão. Primeiras Perplexidades Sobre a Nova Lei do Trânsito, **Boletim IBCCRIM**, n. 61, dez. 1997.

SHECAIRA, Sérgio Salomão. Primeiras Perplexidades Sobre a Nova Lei do Trânsito, **Revista CONSULEX**, ano 2, n. 14, fev. 1998.

SILVA JUNIOR, Edison Miguel; SILVA, Mozart Brum. Crimes de Trânsito: Multa Reparatória, **Boletim IBCCRIM**, n. 68, jul. 1998.