

PROJETO DE LEI No. ...., DE 2007  
(Da Deputada Solange Amaral)

Altera a Lei No. 9.503, de 23 de Setembro de 1997,  
que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei No. 9.503, de 23/09/199, passa a vigorar com as seguintes alterações.

Art. 58. ....

Parágrafo Único. É proibida a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos demais veículos, salvo se autorizado por autoridade de trânsito ou sinalização específica, a ser definida de acordo com as especificidades de cada região, cabendo ao agente de trânsito a apreensão e remoção do veículo.

.....  
.....

Art. 170. Dirigir ameaçando os ciclistas e os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:

.....  
.....  
.....

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os ciclistas, pedestres ou veículos, água ou detritos:

.....  
.....  
.....

Art. 256. Dirigir ameaçando os ciclistas que estejam trafegando na via pública.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e suspensão;

Medida administrativa: retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

.....

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código do Processo Penal, bem como a Lei No. 9.099, de 26 de setembro de 1965, no que couber.

Parágrafo Primeiro. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal danosa as normas do Código Penal e do Código de Processo Penal.

Parágrafo Segundo. Aplicam-se aos crime de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei No. 9.099, de 26 de setembro de 1995.

Parágrafo Terceiro. São considerados crimes de lesão corporal dolosa:

I – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir em acostamento;

II – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir na contra-mão;

III – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir sob a influência do álcool ou de substância de efeitos análogos;

IV – Vitimar ciclista por deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito;

V – Vitimar ciclista por não guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta;

VI – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente;

VII – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao trafegar em velocidade incompatível com a velocidade estabelecida para a via, ou em velocidade incompatível com o fluxo de veículos em razão de motivos circunstanciais;

VIII - Vitimar ciclista ou pedestre por não dar prioridade a esses no tráfego;

IX – Vitimar ciclista, pedestre ou terceiros por dirigir sem a habilitação ou com a habilitação vencida;

X - Deixar o condutor do veículo, e seu acompanhante eventual, por ocasião de acidente vitimando ciclista, pedestre ou terceiros de prestar socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima por crime doloso, se imporá a prisão em flagrante, e se exigirá fiança, mesmo que seja prestado pronto e integral socorro.

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

Pena: detenção de seis anos, e proibição de se obter a permissão para dirigir veículo automotor.

Parágrafo Único. No homicídio doloso cometido à direção de veículo automotor, a pena é aumentada da metade ou de dois terços se o agente:

I – Não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação;

II – Praticá-lo em faixa de pedestre, em ciclofaixa, em ciclovia, no acostamento ou na calçada;

III – Deixar de prestar socorro à vítima do acidente;

IV – No exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros;

V – Praticá-lo sob influência do álcool, de qualquer substância entorpecente ou de qualquer substância que determina dependência física ou psíquica.

Art. 303. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor

Pena: .....

Parágrafo Único. ....

I - .....

II - .....

III - .....

IV - .....

Art. 2º. Renumere-se os demais artigos.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias da data de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Compete ao legislador, em função das naturais e aceleradas transformações pelas quais passa a sociedade, adequar a lei aos novos hábitos, usos e costumes.

Ao longo dos últimos anos, expandiu-se vigorosamente, no Brasil, tanto a prática do ciclismo esportivo como a utilização da bicicleta como meio de transporte.

Atualmente, a frota nacional de bicicletas é da ordem de, aproximadamente, 50 milhões de veículos, utilizados, em sua esmagadora maioria, por operários que dependem desse veículo para ir trabalhar e retornar aos seus lares.

Apesar da expansão da frota nacional de bicicletas, o Brasil possui, hoje, apenas 600 quilômetros de ciclovias, o que resulta em elevado número de acidentes fatais, vitimando pessoas que dependem da utilização da bicicleta para sobreviver.

Desse modestíssimo total, 140 quilômetros estendem-se pelas vias da cidade do Rio de Janeiro, constituindo a maior malha cicloviária do País, em virtude de a Prefeitura trabalhar com o objetivo de oferecer ao carioca uma infra-estrutura adequada à prática do ciclismo como meio de transporte, lazer e esporte.

A carência de vias exclusivas para quem pedala no Brasil é retratada, com precisão, pelo Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2002. Naquele ano, 18.877 cidadãos morreram em acidentes de trânsito. Desse total, 1.529 eram ciclistas e 4.770, pedestres.

Examinados esses lastimáveis eventos por Regiões, foram 1.126 vítimas fatais na Região Norte, sendo 153 ciclistas e 363 pedestres; 7.506 vítimas fatais na Região Nordeste, sendo 517 ciclistas e 1.661 pedestres; 5.252 vítimas fatais na Região Sudeste, sendo 373 ciclistas e 1.465 pedestres, não computadas nesse total as vítimas fatais registradas no Espírito Santo e no Rio de Janeiro; 3.053 vítimas fatais na Região Sul, sendo 309 ciclistas e 831 pedestre; e 1.940 vítimas fatais na Região Centro-Oeste, sendo 177 ciclistas e 450 pedestres. (Fontes: Ministério das Cidades; Denatran; Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito; DETRANs).

Ainda de acordo com o Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito, no mesmo ano foram registrados 318.313 acidentes não fatais de trânsito em todo País. Desse total, 27.311 envolvendo ciclistas e 39.405, pedestres.

Examinado um período estatístico de cinco anos, no entanto, constata-se que morreram em acidentes de trânsito 99.162 pessoas em todo o Brasil. Em 1998, foram 20.020 vítimas fatais; em 1999, 20.178, não computados os dados relativos ao Estado de Minas Gerais; em 2.000, 20.049; em 2001, 20.039; em 2.002, 18.877, não computados os dados relativos aos estados do Amapá, Espírito Santo, Mato Grosso e Rio de Janeiro.

Quanto às vítimas não fatais, no mesmo lapso de tempo, totalizaram 1.699.655. Em 1998, foram 320.7333; em 1999, 327.290, não computados os dados do Estado de Minas Gerais;

em 2000, 358.672, não computados os dados do Distrito Federal; em 2001, 374.557, não computados os dados do Distrito Federal; em 2002, 318.313, não computados os dados dos estados do Espírito Santo e do Mato Grosso.

O caos em que se transformou o trânsito no País foi objeto, por parte do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – Ipea, de um estudo minucioso, intitulado “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”.

O resultado da pesquisa, realizada com base em informações dos bancos de dados da Polícia Rodoviária Federal e nos relatórios de mortes e acidentes das polícias militares estaduais, foi divulgado em outubro de 2006, e revelou que o custo total dos acidentes nas rodovias brasileiras atingiu a exorbitante cifra de R\$ 24,6 bilhões.

Custos decorrentes de perdas em produção, custos médicos (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar), previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro e custos com emergências, remoção/translado, entre outros.

As principais dos acidentes e de seus custos são: dirigir sob efeito de álcool e substâncias entorpecentes; trafegar em velocidade inadequada; inexperiência e falta de conhecimento; falta de atenção e falha de observação.

Esse triste e preocupante panorama decorre, ao fim e ao cabo, na realidade, em virtude da falta de políticas públicas para fomentar a utilização, com segurança, da bicicleta. Com destaque para o fato de que, até o dia de hoje, foram implantados meros 600 quilômetros de ciclovias em todo o território nacional. Total inferior ao da rodovia federal que liga o Distrito Federal à capital de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Em que pese a gritante disparidade existente entre a oferta de ciclovias e a latitude da frota nacional de bicicletas, um fato específico colabora para que os crimes do e no trânsito cresçam.

A legislação de trânsito brasileira apresenta fragilidades que infunde no motorista certeza de impunidade quando esse comete um homicídio doloso, ainda que imbuído de eventualidade, o que é caracterizado pelo fato de que o agente inicialmente não queria que a sua manifestação de vontade produzisse o resultado morte, mas, objetivamente, o previu, e, em prevendo, o aceitou ou assumiu.

Dentre essas debilidades, destaca-se o fato de que o Código de Trânsito Brasileiro não trata como dolosos inúmeros crimes cometidos contra ciclistas, pedestres e terceiros.

Como causar vítima por lesão corporal ao dirigir no acostamento. Ou ao vitimar ciclista por não guardar a distância de um metro e meio ao, em via pública, passá-lo ou ultrapassá-lo. Ou vitimar um ciclista por dirigir embriagado.

Inexplicavelmente, para o Código de Trânsito Brasileiro todo e qualquer crime cometido no trânsito é, a priori, culposos, como se depreende do Parágrafo Único do Art. 291, que reza: “Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa ....”

Em decorrência dessa realidade estipulada em lei, é corriqueiro que motoristas responsáveis por crimes de fato dolosos, como matar um ciclista ou um pedestre ao atropelá-lo por encontrar-se em estado de embriaguez, sejam indiciados por crime culposos.

Tal afirmação não se trata de uma inferência. Muito menos, de imaginação.

Era agosto do ano passado, o ciclista Pedro Davison, estudante de biologia, foi atropelado e morto, em plena faixa central do Eixo Rodoviário do Plano Piloto, em Brasília, Distrito Federal, por um motorista que se evadiu do local do crime, não prestando assistência à vítima, afrontando, pois, o Código de Trânsito Brasileiro, tendo admitido, ao ser detido, que consumira bebida alcoólica.

Motorista que foi, entretanto, indiciado por crime culposos, apesar de todas as agravantes referentes ao acidente fatal.

Essa decisão afrontou a realidade, mas ao ser tomada evidenciou a necessidade de se promover alterações profundas na Lei No. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Que está em descompasso com o que ocorre nas vias de rolamento de todo o País, onde ciclistas correm, cotidianamente, risco de vida ao utilizarem os mesmos espaços públicos em que condutores de veículos automotores, ignorando o que dispõe a lei, afrontam seus dispositivos, dos quais o mais singular, inscrito no Parágrafo Primeiro do Artigo Primeiro do Código de Trânsito Brasileiro, descreve o trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais”.

Ora, na medida em que a lei do trânsito prioriza as pessoas, é de uma obviedade cristalina que têm elas prioridade sobre os veículos de qualquer espécie.

Assim sendo, é lógico que o Código de Trânsito Brasileiro embute uma natural preocupação, uma indiscutível obviedade, com um trânsito humano, seguro, em defesa da vida.

Ao estabelecer essa preocupação de maneira prioritária, a Lei coloca em segundo plano a preocupação com a fluidez, com a velocidade, privilegiando, na verdade, a integridade do ser humano, e não os veículos motorizados.

Intenção reforçada pelo Parágrafo Segundo do mesmo artigo, que dispõe: “O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidade componentes do Sistema Nacional de Trânsito...”

A intenção original do legislador de garantir prioridade às ações em defesa da vida, entretanto, está sendo, na prática, no dia a dia, relegada a plano secundário, na medida em que os motoristas, em face da debilidade da legislação, passaram a cultivar a certeza de que cometendo um crime efetivamente doloso dele serão isentos, respondendo, apenas e tão somente, por crime culposos. E por ele pagando, na imensa maioria das vezes, por

intermédio da prestação de serviços ou da doação de cestas básicas a instituições de caridade.

A prosseguir o atual estado de coisas, a violência no trânsito prosseguirá, sem que os seus autores sejam constringidos, pelo peso da Lei, a modificar o próprio comportamento.

Pacificar o trânsito, harmonizá-lo, implica, sem sombra de dúvida, modificar o Código de Trânsito Brasileiro para ajustá-lo às transformações sociais, submetendo os condutores de veículos automotores a respeitar, rigidamente, as normas de circulação e conduta estabelecidas pela Lei, a fim de que cultivem plena consciência de que são obrigados a ter, a todo momento, domínio de seu veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança das pessoas.

Consciente de que esse objetivo só poderá ser alcançado mediante profundas transformações no Código de Trânsito Brasileiro, submeto a esta Casa, e, por conseguinte, ao coerente e elevado discernimento dos meus ilustres Pares, o presente Projeto de Lei.

Iniciativa que tem a finalidade de introduzir na legislação em vigor a figura do crime doloso no trânsito, como forma de garantir segurança e incolumidade à vida de ciclistas, pedestres e de terceiros, e, assim, reverter as negras estatísticas que colocam o Brasil no grupo dos países que apresentam os piores índices de violência no trânsito, em função da deficiente formação do condutor somada ao precário estado de conservação de nossas vias, o que redundará em um alarmante número de pessoas lesionadas ou mortas.

Essa iniciativa, que investe não apenas no sentido de garantir prioridade aos ciclistas e pedestres sobre automóveis, ônibus e caminhões – por serem, no trânsito, as partes mais frágeis, mais indefesas - pretende, ao mesmo tempo, constituir um instrumento legal preventivo, que só causará contrariedade e desagrado aos motoristas transgressores que, em virtude de velocidade incompatível, ultrapassagem indevida, ingestão de álcool e desobediência à sinalização, se envolveram, em 2003, segundo a Estatística de Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras, em 2.445 acidentes com bicicletas - causando 356 mortes, 830 feridos graves e 923 feridos leves.

Posto que a violência no trânsito presente na sociedade brasileira exige uma resposta enérgica, compete ao legislador patrocinar novos e maiores avanços no Código de Trânsito Brasileiro para se dar um basta à violência no trânsito presente em nossa sociedade.

Convicta de que esta Casa bem saberá compreender o alcance desta Iniciativa, depreco o apoio dos meus Ilustres pares para que este Projeto de Lei, que introduz no Código de Trânsito Brasileiro a figura do crime doloso de lesão corporal no trânsito, seja favoravelmente acolhido e aprovado.

Sala das Sessões, em ..... de fevereiro de 2007.

Deputada Solange Amaral

