

CRIMES DE TRÂNSITO COM CULPA CONSCIENTE JUSTIFICAM ESFORÇOS DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA A MUDANÇA DAS LEIS

CALIXTO OLIVEIRA SOUZA

Promotor de Justiça

Ministério Público do Estado de Minas Gerais

SUMÁRIO: Introdução - 1 O trânsito do Brasil está entre os que mais matam no mundo - 2 Causas e soluções - 3 As punições previstas em lei - 4 A glamourização do mau motorista é uma inversão de valores feita pela sociedade – 4.1 A questão da consciência do risco – 5 Sugestões de alterações legais meramente exemplificativas - 6 A iniciativa do Ministério Público pode salvar vidas – Conclusão.

Síntese dogmática

Considerando que entre suas principais atribuições está a de combater o crime, atuando como órgão responsável pela persecução penal e também preventivamente para que as infrações penais não ocorram, o que inclui os crimes culposos, deverá o Ministério Público, através da CONAMP ou de outras entidades com acesso aos integrantes do Congresso Nacional, sugerir a proposição de alteração legislativa para que os crimes de trânsito cometidos com culpa consciente, que todos os anos tiram milhares de vidas e deixam sequelas em centenas de milhares de pessoas, passem a conter sanções com rigor suficiente para viabilizarem a efetiva punição de seus autores, contribuindo ainda para o desestímulo aos comportamentos que contenham a vontade consciente de transgredir, sem prejuízo de sanções administrativas graves para a mera conduta.

Introdução

Pretende-se demonstrar no presente trabalho que os acidentes de trânsito trazem embutidos, em sua imensa maioria, comportamentos culposos, em grande parte das vezes

conscientes. Estes últimos estão marcados pela clara intenção de desobedecer às regras, embora não tragam o dolo de matar ou causar lesões. O problema é que esse comportamento consciente, repetido à exaustão por milhares de condutores de veículos, e facilmente evitável pela vontade do agente, é causador de milhares de crimes de trânsito por ano, que contribuem para uma média anual de 45.000 mortes e 180.000 internações por lesões corporais de todas as gravidades. Os demais acidentes que completam esses números são causados por comportamentos culposos clássicos ou outros fatores, como má sinalização, defeitos na pista ou falhas mecânicas. Diante do tema do 23º Congresso Nacional do Ministério Público, “Ministério Público e a defesa dos direitos fundamentais: foco na efetividade”, é possível que mereça destaque a questão das mortes no trânsito por culpa consciente, que podem ser reduzidas consideravelmente com a edição de normas sugeridas pelo Ministério Público, instituição que tem por missão a defesa da sociedade.

1. O trânsito do Brasil está entre os que mais matam no mundo

Um carro, um caminhão ou uma motocicleta têm um poder letal que pode ser comparado ao de uma arma de fogo. A comparação é justa, se considerarmos que os homicídios dolosos no Brasil chegam a 60.000 por ano e os homicídios culposos, contando apenas os cometidos com a utilização da arma chamada “automóvel”, segundo o site da Folha de São Paulo, chegam a 47.000. O mesmo site informa que o número de pessoas com sequelas, por ano, fica em média em 400.000, o que engloba amputações ou outras debilidades – inclusive lesões graves na coluna –, deformidades, perda de capacidade mental etc. Esses números não são unanimidade, mas há a certeza de que são elevadíssimos, absurdos, inaceitáveis, caso os comparemos com os de países onde existem preocupações sérias com os riscos do trânsito.

É interessante observar que nossos números, quando comparados aos de outros países, revelam que essas mortes, incapacidades e limitações não são algo natural, que temos que aceitar como uma limitação do estágio de evolução da humanidade. Segundo o Ministério da Justiça, com base em dados colhidos até 2010, morrem no Brasil a cada ano, por 1.000.000 de veículos, cerca de 661 pessoas. Nos Estados Unidos a média é de 134 por 1.000.000. Na Europa, 113; no Japão, 64. Piores que nós apenas a China e Índia, com 1.300 e 1.100, respectivamente.

2. Causas e soluções

Apesar de todas as nossas promessas ao mundo em encontros internacionais, nada muda, enquanto na Europa, que já tem uma taxa baixa de mortes, os números caem 5% ao ano, em uma demonstração de que cada vida para aqueles países é importante.

Quanto às causas e soluções há um consenso entre os especialistas. Quase todos afirmam que precisamos de leis mais rígidas, melhor sinalização, mais fiscalização e melhor conservação dos veículos e das ruas e estradas, que necessitam melhorar muito, inclusive com duplicação em muitos trechos.

Entre essas causas se sobressai a necessidade de leis mais rígidas e mais fiscalização. Os especialistas e as estatísticas não deixam a menor dúvida de que a imensa maioria dos acidentes é causada pela imprudência. É a campeã das causas. Ora, se um acidente é causado por imprudência, estamos diante de um crime culposos. Conclusão: na grande maioria das vezes os acidentes são crimes de trânsito. Ou seja, o grande problema, a causa de tantas mortes, está na ocorrência constante, diária, de muitos crimes de trânsito.

Como se vê, o grande problema está na conduta humana. Talvez seja a hora de pararmos de falar em “acidente de trânsito” e passarmos a falar em “possível crime de trânsito”.

A maior causadora de acidentes é seguramente a velocidade excessiva (imprudência) - o que inclui ultrapassagens proibidas, perdas de controle do veículo com capotagens e abalroamentos, atropelamentos nas ruas, batidas em vias de trânsito rápido etc. Não se está falando aqui de bandidos, mas de pessoas comuns que arriscam as próprias vidas e as de outras pessoas em várias ocasiões em um mesmo trajeto, sem nenhuma excludente de ilicitude presente. Raramente há sequer um motivo para a pressa (que não justificaria a alta velocidade). O motorista pode não estar atrasado nem ter um compromisso importante; ele simplesmente corre com o veículo, seja por prazer ou por vaidade. São conhecidos os casos de pessoas que dizem que só correm quando estão sozinhas, sem a família, e alegam agir assim para proteger o cônjuge e os filhos. Essas pessoas, porém, não estão sozinhas no mundo e muitas vezes, além de prejudicarem outras famílias, causam grande sofrimento aos próprios entes queridos.

3. As punições previstas em lei

Não obstante o grau de consciência existente em tais comportamentos, o Código de Trânsito, sabiamente, pune os crimes mais graves apenas por culpa (o dolo fica para o Código Penal), como se vê nos artigos 302 e 303.

Interessante: a lesão corporal culposa de trânsito (seis meses a dois anos de detenção, mais suspensão ou proibição para obtenção da CNH, mais 1/3 ou 1/2 de aumento, se for o caso) tem pena maior que a dolosa (esta de três meses a um ano de detenção, se for leve). Até aí temos a impressão de que para o legislador o trânsito é especial. A situação muda para lesões graves ou gravíssimas, podendo chegar ao máximo de cinco anos de reclusão caso haja o uso de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência (quando dolosas, independentemente do uso de álcool, reclusão de 1 a 5, 2 a 8 ou até 4 a 12) Ou seja: o legislador sabe que um veículo automotor é perigoso quando conduzido sem cuidado, mas parece não considerar que o condutor deve ter consciência desse perigo e medo da punição por atos que não contribuam para reduzi-lo ao mínimo.

Lamentavelmente as leis de trânsito são túbias e em muitos casos a imputação por crime culposos é frustrante, em razão da pena a ser aplicada. Como são raros os casos em que se pode imputar ao autor o crime por dolo eventual, o Ministério Público limita-se a iniciar um processo com a finalidade de obter uma punição muito leve, desproporcional à gravidade da conduta e às consequências do crime. Mas é a lei. Por isso a defesa, neste trabalho, de que o Ministério público deve envidar esforços para mudar a lei. É aparentemente o caminho justo e sábio. As recentes alterações na parte referente aos crimes de embriaguez foram um avanço e reforçam esse pensamento. Merece ser lembrado aqui que podemos lutar para que fique claro, na esteira das recentes mudanças, que o teste do etilômetro não é “prova contra si mesmo”, mas a favor, constituindo uma oportunidade de provar, contra todas as demais evidências, que o autor não consumiu a quantidade de bebida alcoólica que seu comportamento e os sinais emitidos pelo corpo demonstram.

Outra situação que merece ser tratada com rigor pela lei e por seu aplicador é aquela que envolve o comportamento do autor após o possível crime de trânsito: a omissão de socorro ou sua preocupação com a vítima ou vítimas, procurando reparar o erro. É muito importante e justo o reconhecimento de que o socorro prestado em plenitude, pronto e integral, dá ao autor a imunidade (ou medida premial) contra o flagrante (art. 301). Esse reconhecimento deve ser divulgado e respeitado, o que servirá de incentivo ao comportamento correto, com a preservação de muitas vidas, ainda que este venha após grave crime culposos.

4. A glamourização do mau motorista é uma inversão de valores feita pela sociedade

Nota-se que o crime de trânsito no Brasil ainda é tratado como algo menor, pouco mais grave que uma contravenção penal, tudo porque nos crimes previstos no CTB imagina-se o cidadão comum, de bem, que em algum momento comete um deslize, um erro, um lapso,

e comete um crime. É necessário, porém, separar o motorista negligente, imprudente ou imperito do motorista muito imprudente, plenamente consciente da amplitude do risco de sua conduta. A sociedade precisa evoluir para passar a ver o indivíduo que desobedece às leis de trânsito com plena consciência como alguém perigoso, egoísta, e até mesmo menos inteligente, por agir nas vias públicas como se estivesse em uma competição, expondo não só as vidas alheias, mas também a própria.

Precisamos tirar o glamour que ainda cerca o motorista veloz, que faz curvas em alta velocidade, ultrapassa vários carros em local proibido, chega mais cedo ao seu destino e conta aos amigos qual é o tempo médio de cada uma de suas viagens, como se ele fosse superior aos cautelosos e cumpridores das leis, que muitas vezes são vistos como pessoas menos capazes, em uma inexplicável inversão de valores. As críticas sociais a esses motoristas costumam vir após acidentes graves; antes, não se veem reprimendas.

A sugestão que aqui se faz não é a de transformar os crimes culposos em dolosos, o que seria impossível à luz do direito Penal. O foco ficaria no comportamento culposos, na gravidade da culpa, que em crimes de trânsito deve ser considerada, em regra, maior.

Não se está tratando de casos como o do pai que, por um descuido, um momento de distração, atropela o próprio filho ao sair da garagem, em uma situação em que, ainda que haja culpa, esta é leve, não obstante a gravidade do resultado. O problema está na conduta consciente, como a do motorista que tem prazer em dirigir em alta velocidade, fazer ultrapassagens proibidas ou desobedecer a quaisquer outras regras de trânsito.

4.1 A questão da consciência do risco

Eis o ponto: caso a conduta inicial que levou ao fato culposos seja consciente, perfeitamente evitável, a pena deve ser grave, diferente daquela prevista para as situações a que qualquer motorista está sujeito e deve pagar, mas de forma mais branda. Vamos a mais um exemplo: um indivíduo está conduzindo seu veículo pela Rodovia Fernão Dias, uma das mais importantes e movimentadas do País, em baixa velocidade ou mesmo em velocidade pouco acima da permitida, e por uma falha provoca uma colisão. Nota-se que seu comportamento não traz uma consciência anterior. Não havia a intenção deliberada de desobedecer à lei. Houve um erro, incluído naqueles que a lei chama de imprudência, negligência ou imperícia.

Agora imaginemos que o mesmo motorista, no mesmo local, desejando chegar a São Paulo mais cedo, seja por estar atrasado para um compromisso, seja por prazer, seja por vaidade, conduziu seu veículo a uma velocidade excessiva, muito acima da permitida,

confiando na qualidade de seu automóvel e em sua própria habilidade, e viesse a provocar uma colisão, com lesão corporal ou morte. Seu comportamento seria muito mais grave. As duas condutas mencionadas, atualmente, teriam suas penas individualizadas apenas na fase da fixação da pena-base, o que é muito pouco.

O que fazer, então, para desestimular os comportamentos deliberadamente perigosos e reduzir o número de mortes e mutilações no trânsito?

Alguns doutrinadores dizem que precisamos melhorar a Educação, mas já está provado que não se educa sem previsão de sanção. Merece ser lembrada aqui a campanha do Ministério da Saúde, feita a partir de 2010 – Projeto Vida no Trânsito -, que não conseguiu evitar um aumento de 170% nas mortes por acidentes de motocicleta entre 2008 e 2013. Pode parecer absurdo, mas as pessoas têm mais receio de ser multadas que de morrer. Os números relativos aos acidentes envolvendo pessoas que usavam cinto de segurança e as que não usavam, quando o acessório ainda não era obrigatório, antes de 1997, deveriam ser altamente educativos. Os poucos usuários de cintos de segurança ostentavam altos índices de sobrevivência, ao contrário dos que não os usavam. Tais números, porém, embora estivessem frequentemente nos jornais e na televisão, não convenciam os usuários de veículos, que preferiam optar pelo comodismo de não usar o cinto, afirmando, sem qualquer base estatística, que em caso de incêndio poderiam sair mais fácil do veículo, pois não estariam “presos” pelo cinto, como se incêndios em veículos acidentados e cintos travados fossem comuns. Ou seja, preferiam não se educar. Com a multa trazida pelo Código de Trânsito o índice de educação subiu muito. Ainda no site da Folha de São Paulo encontramos a citação ao português Mário Alves, Secretário-Geral da IFP (Federação Internacional de Pedestres), que é favorável às campanhas, mas diz o seguinte: “No entanto, na Europa também sabemos que a educação não é o suficiente. Nos países nórdicos, com níveis de educação invejáveis, a utilização de radares e força de vigilância policial são fundamentais para que os motoristas respeitem as regras básicas da estrada”.

Os especialistas falam em Engenharia, efetividade dos primeiros socorros, geração e coleta de dados, fiscalização e punição.

O objetivo da presente tese é realçar a importância da fiscalização e da rigorosa punição das condutas flagrantemente desafiadoras das leis de trânsito. Precisamos copiar os países desenvolvidos, onde a desobediência a um sinal vermelho resulta em uma punição gravíssima e acidentes com vítimas causados com culpa consciente ou a condução de veículo sob influência de álcool ou drogas levam efetivamente à prisão.

A história não mente: com o CTB, que trouxe regras um pouco mais rigorosas e a promessa de fiscalização, houve uma redução do número de acidentes, que voltaram a

aumentar poucos meses depois; diminuíram em razão do receio de sanções, mas aumentaram porque as punições são poucas e pouco efetivas, em razão da ínfima fiscalização e da leveza das penas criminais.

5. Sugestões de alterações legais meramente exemplificativas

As sugestões feitas aqui têm a finalidade de diminuir o número de mortos e de lesionados pelo trânsito, mas não deverão integrar a conclusão da tese. Constan no corpo do trabalho meramente como modestos exemplos do que pode ser levado ao Congresso Nacional por sugestão do Ministério Público, instituição voltada para a defesa da sociedade e vocacionada para a redução do número de vidas perdidas e do sofrimento de tantos lesionados e ainda daqueles prejudicados pelo falecimento e incapacitação de pessoas próximas, com mudanças substanciais também em suas vidas.

a) a primeira sugestão é o aumento do número de radares e de policiais de trânsito, com placas regulares de limite de velocidade, fixadas em pequenos intervalos e inclusive após cada interseção, para que os que entram na via saibam a velocidade máxima que deverão respeitar, sem mudanças constantes e sem surpresas, deixando claro que o objetivo não é multar, mas evitar acidentes, e esclarecimento à população de que não haverá mais informação da existência de radares, o que não tem sentido. O ideal é deixar claro o seguinte; a fiscalização poderá ser feita em qualquer lugar, a qualquer momento. Em seguida, fiscalizar.

Justificativa: Está na hora de nós brasileiros amadurecermos como motoristas, sem reclamações por não podermos usar nossos veículos potentes para atingir altas velocidades. É assim que agem há décadas os habitantes dos países desenvolvidos, que frequentam muito menos clínicas de fisioterapia e velórios em razão de crimes de trânsito.

b) a segunda sugestão é o aumento substancial da fiscalização do uso de bebidas alcoólicas ou outras substâncias entorpecentes por condutores de veículos, com a finalidade de evitar acidentes por culpa consciente ou dolo eventual, e não apenas para punir os que já os cometeram. A pena atual para o homicídio culposo de trânsito sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é de reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (art. 302, § 3º, do CTB). A pena é grave, mas o alto número de condutores que bebem ou usam drogas e dirigem atesta que a educação só surte efeito com fiscalização. Uma massiva punição com fulcro no artigo 306 do CTB resultaria na diminuição dos acidentes (crimes) por esse motivo. O § 2º do artigo 306 já menciona a contraprova a ser feita

pelo motorista, nome que deve ser dado ao teste do etilômetro, que não seria mais “prova contra si mesmo”, mas “contraprova”. Havendo a recusa, fica-se com os demais indicadores.

Justificativa: Havendo mais fiscalização, a possibilidade de punição, ainda que haja recusa ao teste do etilômetro, será disseminada entre os que dirigem.

c) a terceira sugestão é o aumento das penas para os crimes de lesão corporal e homicídio culposos praticados na direção de veículo automotor se comprovado o excesso de velocidade acima de um determinado patamar, que poderia ser de 25% acima da máxima permitida, por exemplo – para uma rodovia federal com velocidade máxima de 110 km/hora teríamos um crime mais grave se a velocidade fosse superior a 137,5 km/hora. As demais penas seriam mantidas para os casos comuns. É fácil evitar ser autor de um crime desses: basta observar a velocidade máxima permitida para o local, como já se tornou comum nos países desenvolvidos.

Justificativa: é público e notório que a velocidade excessiva é a grande vilã do trânsito. As capotagens e as mais graves colisões ocorrem majoritariamente por esse motivo. Há notícias todos os dias sobre acidentes envolvendo veículos desgovernados, inclusive em estradas bem conservadas e duplicadas. Ora, é óbvio que o maior motivo para a perda de controle do veículo é a velocidade excessiva. A conduta de conduzir o veículo em alta velocidade é consciente. Trata-se de uma escolha, uma opção. Estando previstas punições graves para os casos em que venham a ocorrer lesões ou mortes, a opção pela alta velocidade será cada vez mais rara.

d) a quarta sugestão envolve a altamente letal ultrapassagem proibida, que poderia passar a agravar pesadamente a pena no caso de homicídio ou lesão corporal, desestimulando esse comportamento. Nem é necessário realçar que não é difícil evitar esse crime: basta não ultrapassar em local proibido.

Justificativa: uma das campeãs das causas de acidentes (crimes de trânsito), a ultrapassagem proibida costuma vir acompanhada da alta velocidade, e pode facilmente ser evitada.

e) a quinta refere-se ao uso de celular ao volante, que deveria elevar muito a pena em casos de crimes.

Justificativa: está comprovado o alto risco dessa conduta, também facilmente evitável.

f) a sexta é a aplicação de multas altas, podendo chegar à proibição de dirigir, aos condutores flagrados nas condutas acima, que podem resultar em acidentes graves.

Justificativa: a educação começa com a promessa de punição e a efetiva punição, como mencionado a respeito dos países considerados os mais educados do mundo.

6. A iniciativa do Ministério Público pode salvar vidas

Nota-se que as propostas acima são destinadas a situações diferentes daquelas às quais qualquer indivíduo está sujeito, como uma distração em um cruzamento ou o esquecimento de olhar para trás no momento de uma ré.

A diferença é que há a consciência da desobediência às leis no início de uma conduta, que deverá ser considerada administrativa ou criminalmente grave.

Não há, no presente texto, sugestões de penas criminais, mas estas deverão ser graves, inclusive com a perda da permissão para dirigir, tendo em vista a letalidade dos veículos automotores.

Haverá gastos para implementação de mudanças, como aumento de radares, policiais e equipamentos para comprovação das infrações. Por outro lado, haverá uma grande economia de gastos médicos, hospitalares e pós-hospitalares, e ainda maior em gastos com a previdência social. Lembrando ainda que a economia do País perde muito com mortos e incapacitados, prejuízo que seria sensivelmente diminuído.

Ainda que os gastos sejam maiores que a economia, cálculos que devemos deixar para os profissionais da área, haverá uma grande economia de vidas. Uma vida salva já representa uma grande alegria. Imagine o salvamento de milhares de vidas por ano, talvez dezenas de milhares, além da diminuição do sofrimento de tantas vítimas, muitas delas inocentes, portadoras das mais terríveis sequelas. Devemos ter em mente que as futuras vítimas não estão marcadas com um X; o próximo a morrer ou passar a ser portador de grave sequela pode ser qualquer um de nós ou de nossas famílias. Caso haja uma redução desse número, podemos ser salvos ou salvar um ente querido sem que jamais saibamos disso.

Creio ser possível ao Ministério Público desenvolver o que está sendo proposto neste trabalho e envidar esforços no sentido de elaboração e aprovação de alterações nas leis de trânsito, o que poderia ser feito por iniciativa da CONAMP ou de outras entidades com acesso aos integrantes do Congresso Nacional. Até a Justiça agradeceria, com a diminuição do grande número de processos (quando não se extingue a punibilidade do agente pela morte), em sua imensa maioria resultantes em penas meramente simbólicas e que não cumprem as funções, pois nunca vemos um motorista que deixa de agir contra a lei por ter sido retirado de circulação (função retributiva da lei) ou por ter sido desestimulado por uma condenação de outrem (função preventiva). É preciso mudar.

Conclusão

Considerando que entre suas principais atribuições está a de combater o crime, atuando como órgão responsável pela persecução penal e também preventivamente para que as infrações penais não ocorram, o que inclui os crimes culposos, deverá o Ministério Público, através da CONAMP ou de outras entidades com acesso aos integrantes do Congresso Nacional, sugerir a proposição de alteração legislativa para que os crimes de trânsito cometidos com culpa consciente, que todos os anos tiram milhares de vidas e deixam sequelas em centenas de milhares de pessoas, passem a conter sanções com rigor suficiente para viabilizarem a efetiva punição de seus autores, contribuindo ainda para o desestímulo aos comportamentos que contenham a vontade consciente de transgredir, sem prejuízo de sanções administrativas graves para a mera conduta.

Enunciado

Autores de crimes de trânsito com culpa consciente devem receber punições muito mais graves que as previstas para os demais crimes culposos de trânsito, devendo ser envidados esforços do Ministério Público para que haja mudanças na legislação no sentido de se prever objetivamente os casos em que essa conduta ocorre e as respectivas punições, devendo ainda ser agravadas as punições administrativas para a mera conduta.