

## SEÇÃO CRIMINAL

### Crimes de trânsito (primeiras reflexões sobre a Lei nº 9.503/97)

Fernando Yukio Fukassawa<sup>(\*)</sup>

Promotor de Justiça Aposentado – SP

*“O automóvel resolve os problemas do homem, mas os homens não resolvem os problemas dos automóveis.”*

*(Júlio Camargo, “A arte de sofismar”)*

#### 1. Breve introdução

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 se tornaram deficientes 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 fora revogada a exigência de que os veículos fossem precedidos por uma pessoa portando uma bandeira vermelha sinalizando advertência 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.

<sup>(\*)</sup> Advogado em São José do Rio Preto/SP.

Por razões culturais e de civilidade ou não, esse dever de cuidado no trânsito, a olhos vistos, vem sendo dia-a-dia massacrantemente transgredido pelo Poder Público, que negligência na conservação das vias públicas, apesar da arrecadação voraz, mas que sempre restará impune e pelos negligentes motoristas de hoje, para quem a lei antiga já não era mais suficiente. De há muito era necessário maior rigor punitivo, como se depreende da nova lei.

## 2. A lei e sua vigência

A Lei nº 9 503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Além de estabelecer novas regras para o tráfego terrestre, criou tipos penais e recriou outros já existentes no Código Penal e na Lei de Contravenções Penais, levando-se em conta as peculiaridades das infrações ali cometidas.

Conforme o art. 340, o novo código entrará em vigor 120 dias após sua publicação, que ocorreu em 24 de setembro de 1997. Salvo republicação por erro substancial, a lei obrigará a todos, a partir do dia 23 de janeiro de 1998. Atento ao princípio da anterioridade da lei penal (art. 1º, CP), somente os atos praticados a partir da zero hora desse dia é que serão alcançados pela nova lei.

## 3. Disposições gerais

A) Diz o art. 291 que aos “crimes cometidos na direção de veículos automotores” (e alguns dos novos crimes são cometidos sem estar o autor na direção de veículo), aplicam-se as normas gerais do CP e CPP, se o novo código não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099/95 (Juizado Especial Criminal), no que couber.

A competência do JEC é estabelecida para conciliação, julgamento e execução das infrações de menor potencial ofensivo, aquelas com pena máxima não superior a um ano (arts. 60 e 61), incluindo-se na sua competência os crimes de trânsito seguintes:

- 1) omissão de socorro (art. 304);
- 2) afastamento do local do acidente para fugir à responsabilidade penal ou civil (art. 305);
- 3) violação de suspensão ou de proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir (art. 307);
- 4) deixar o condenado, de entregar, em 48 horas, à autoridade judiciária, a permissão para dirigir ou a carteira de habilitação (art. 307, parágrafo único);
- 5) dirigir veículo automotor em via pública, sem permissão para dirigir ou habilitação ou se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano (art. 309);

6) 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 (art. 310);

7) trafegar, em velocidade incompatível com a segurança, nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano (art. 311) e

8) inovar artificialmente, em caso de acidente com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou o juiz (art. 312).

Cabível a suspensão condicional do processo (art. 89, JEC), desde que inviável a transação penal ou não preenchidos os requisitos para tanto, em todos os delitos com exceção de homicídio culposo (art. 302).

B) Ainda, conforme parágrafo único do art. 291, aplicam-se aos crimes de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante e de participação em competição não autorizada (que não são da competência do JEC), as seguintes disposições da Lei do Juizado Especial Criminal:

- 1) art. 74 (composição dos danos civis),
- 2) art. 76 (aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multa), e
- 3) art. 88 (representação da vítima no caso de lesões corporais leves e lesões culposas)

O crime de lesão corporal culposa no trânsito (art. 303) é de competência do Juízo comum porque, punido com pena máxima de 2 anos de detenção, não é considerado infração penal de menor potencial ofensivo, pelo que, doravante, será caso de instauração de inquérito policial se houver representação do ofendido (embora o art. 88, JEC se refira somente à ação penal, é consenso geral que tal manifestação é necessária para abertura do inquérito). Assim, embora esse crime não se inclua na competência do JEC, normas deste serão aplicadas, possibilitando inclusive a composição dos danos civis que, quando ocorrer, acarretará renúncia ao direito de representação (art. 74 e parágrafo único).

Imagina-se que na prática continuará a ser lavrado o termo circunstanciado com remessa para o JEC, onde, se resultar infrutífera a tentativa de composição dos danos civis, o ofendido fará a representação verbal (art. 75), permitindo ao Ministério Público a proposta de aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multa. Se aceita pelo autor do fato, o assunto é encer-

rado pela transação penal. Se não aceita, o Ministério Público oferecerá ao juiz, de imediato, denúncia oral, se não houver necessidade de diligências imprescindíveis (art. 77). Nesta oportunidade, então, os autos ou papéis poderão ser encaminhados ao Distrito Policial para a instauração do inquérito policial, prosseguindo-se normalmente.

Quanto aos crimes de embriaguez ao volante (art. 306) e participação em competição não autorizada (art. 308), também de competência do Juízo comum, considerando que são crimes de perigo em que o sujeito passivo é a coletividade, não se enxerga a possibilidade de representação para a ação penal, tornando inaplicável o art. 88, JEC, muito embora o legislador tenha determinado a sua aplicação. E, ainda que se entendesse que em tais delitos figura uma vítima determinada e que tenha sido exposta a "dano potencial", como é da descrição típica, não se entende como seria a composição de um dano que não ocorreu.

#### 4. Penas

A aplicação de penalidades administrativas não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crime de trânsito (art. 256, § 1<sup>o</sup>).

Todos os crimes previstos na nova lei são punidos com detenção. Cumulativamente ou não com ela, são aplicáveis as seguintes penas:

I – Multa;

II – Multa reparatória (art. 297);

III – Suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (suspensão ou proibição do direito de obter permissão ou habilitação) com duração de dois meses a cinco anos (arts. 292 e 293), penalidades estas previstas:

a) cumulativamente com detenção, nos crimes de homicídio culposo (art. 302) e lesão corporal culposa (art. 303);

b) cumulativamente com detenção e multa, nos crimes de direção sob embriaguez (art. 306), violação de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação (art. 307), deixar, o condenado, de entregar em 48 horas a permissão ou habilitação (art. 307, parágrafo único) e participação em competição não autorizada (art. 308).

IV – Suspensão ou proibição da permissão ou habilitação (suspensão ou proibição do direito de dirigir), cumulativamente com detenção e/ou multa, somente na hipótese de reincidência na prática de crime de trânsito previsto no código (art. 296).

Pela novidade introduzida, saibamos antes que, quando o candidato for aprovado nos exames, a ele será conferida uma permissão para dirigir,

com validade de um ano (art. 148, § 2<sup>o</sup>). Se durante esse período não cometer nenhuma infração (de trânsito, obviamente), de natureza grave ou gravíssima ou não for reincidente em infração média, aí, sim, lhe será outorgada definitivamente a carteira nacional de habilitação (art. 148, § 3<sup>o</sup>). Assim, a permissão nada mais é que uma habilitação temporária ou precária.

Cometido qualquer dos delitos mencionados no item III, o juiz aplicará a pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (evidentemente se o autor não possuir permissão ou habilitação, ou, ainda, tiver sido ela cassada). A aplicação dessa penalidade, a princípio, não é de competência ou atribuição da autoridade de trânsito (este poderá aplicar advertência, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da CNH, cassação da permissão para dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem – art. 256).

Contudo, o juiz também poderá aplicar a suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, na hipótese de réu reincidente na prática de crime previsto no novo código de trânsito (artigo 296), sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.

Uma coisa é suspensão ou proibição do direito de dirigir e outra coisa é suspensão ou proibição do direito de obter permissão ou habilitação. A primeira das penalidades guarda pouca semelhança com o efeito da condenação previsto no art. 92, inciso III, CP: inabilitação para dirigir veículo, quando utilizado como meio para a prática de crime doloso. Maior semelhança com o art. 77 do moribundo Código Nacional de Trânsito: o condutor condenado por acidente de trânsito que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Tentando facilitar a compreensão do assunto, convém fazer algumas distinções:

1) A suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação, cujo prazo pode variar de 2 meses até 5 anos (art. 293), é pena que pode ser aplicada como principal, isolada ou cumulativamente (art. 292) nos crimes acima mencionados. Pode o juiz, cautelarmente, decretar, em qualquer fase das investigações ou do processo, se necessário para garantia da ordem pública, a proibição de se obter a permissão ou habilitação (art. 294, parte final), pressupondo, pois, que o autor do delito não a tenha legalmente.

Essa pena ou penalidade não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional (§ 2<sup>o</sup> do art. 293). *A contrario sensu*, o prazo se inicia se, apesar de condenado, não estiver ele sob clausura ou, ainda, embora recolhido, estiver preso civilmente.

Essa penalidade foi considerada muito seriamente pelo legislador, observando-se o seguinte:

a) a violação da suspensão ou da proibição de se obter a permissão ou a habilitação é erigida à categoria de "crime" (art. 307), punível com detenção de 6 meses a 1 ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

b) durante a investigação ou processo penal, havendo necessidade para garantia da ordem pública, cautelarmente o juiz, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público ou representação da autoridade policial, poderá decretar a proibição de obtenção da permissão ou habilitação (art. 294, parte final), de cuja decisão cabe recurso em sentido estrito (parágrafo único).

2) A suspensão ou proibição da permissão ou da habilitação apresenta duas variantes:

a) a suspensão da permissão ou da habilitação (suspensão do direito de dirigir), cujo período pode variar de 1 mês a 1 ano (no caso de reincidência dentro de 12 meses, pode variar de 6 meses a 2 anos – art. 261) é pena criminal somente na hipótese de réu reincidente na prática de crime previsto no novo código (art. 296). Além disso, a imposição dessa pena é facultativa, posto que este último dispositivo diz que "o juiz poderá" aplicar a penalidade

Embora seja pena somente na hipótese referida, o certo é que também aqui é possível ao juiz decretar cautelarmente a suspensão da permissão ou habilitação para dirigir automotor (art. 294). E, como este dispositivo não especifica em que hipóteses de crime isso seja possível, entende-se que será aplicável a todos os crimes de trânsito; certamente, porém, o juiz, no seu natural equilíbrio, o fará somente naqueles casos em que as circunstâncias indicarem e exigirem. Estabeleceu-se uma competência concorrente entre o juiz e a autoridade de trânsito para aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir: o primeiro, com fundamento nos arts. 296 e 294 e o segundo, com fundamento no art. 256, III

b) a proibição de permissão ou da habilitação (proibição do direito de dirigir) não é pena. É consequência ou efeito da condenação penal, porque, nos termos do art. 263, I, "a cassação do documento de habilitação dar-se-á quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160", determinando este dispositivo que o condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Contran, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

Para cumprimento da determinação legal, ditou o art. 293, § 1º: Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em 48 horas, a permissão para dirigir ou a carteira de habilitação

Relativamente a essa consequência ou efeito da condenação, três considerações devem ser feitas:

1) Posto que a lei se refere expressamente ao condutor condenado, a proibição do direito de dirigir não será possível naqueles casos em que o autor do delito de trânsito praticá-lo fora da situação ou condição de condutor de veículo automotor (p. ex., crime de inovação artificiosa, art. 312);

2) A cassação do direito de dirigir, nessa hipótese, somente poderá ocorrer após o trânsito em julgado da decisão condenatória; com isso o legislador seguiu correta orientação jurisprudencial;

3) A prescrição, em face da pena concretizada na sentença, não impede a cassação da habilitação ou permissão. Compreende-se a efetividade dessa medida punitiva na órbita administrativa quando tenha incidido a prescrição da pretensão executória, porquanto nessa hipótese subsistem todos os efeitos da sentença condenatória.

Contudo, como se sabe, a prescrição, em face da pena *in concreto*, também é possível nas duas submodalidades de prescrição da pretensão punitiva: retroativa e superveniente à sentença condenatória (art. 110, §§ 1º e 2º). Nessas hipóteses, a decisão condenatória é totalmente rescindida, posto que, quando proferida, o direito da pretensão punitiva já não mais existia. A incidência de prescrição nessas submodalidades tem por efeito apagar todos os efeitos da sentença condenatória, principais e secundários. É totalmente desconsiderada, como se ela não existisse (a sua única eficácia é quanto à base de contagem, pela pena *in concreto*, do prazo prescricional). Insubsistente a condenação e, conseqüentemente, inexistente o trânsito em julgado de decisão condenatória, entende-se que a cassação da habilitação ou permissão jamais poderá ser decretada se incidir a prescrição da pretensão punitiva em qualquer de suas formas.

Por outro lado, aqui já independentemente de qualquer processo penal ou decisão judicial, nos termos do art. 160, § 1º, em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos pelas normas do Contran, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor. Trata-se de providência de ordem unicamente administrativa.

Finalizando, tanto a suspensão para dirigir como a proibição de se obter a permissão ou habilitação, será sempre comunicada pela autoridade judici-



ária ao Contran e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente (art. 295).

### 5. Multa reparatória

Apesar de os tipos de crimes previstos na lei não trazerem no seu preceito sancionador a penalidade de multa reparatória, possibilita-se a sua imposição, sempre que houver prejuízo material resultante do crime (art. 297), consistente no pagamento em favor da vítima ou sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do CP.

Considerando que no aspecto formal a natureza penal ou extrapenal do ilícito se diferencia pelo caráter da sanção cominada, talvez melhor fosse, para evitar objeção sobre a sua constitucionalidade e possibilidade de aplicação pelo juiz criminal, que se previsse a imposição de multa reparatória em cada tipo de delito, como assim se faz com relação à multa penal, conformando-se estritamente, assim, com o princípio da legalidade das sanções (art. 1º, CP e art. 5º, XXXIX, CF).

Contudo, parece-me que assim não se fez porque essa pena ou penalidade será obrigatoriamente imposta pelo juiz, independentemente de qualquer pedido, seja do Ministério Público ou do lesado, ditando o dispositivo que “a penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima ou sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49, CP, sempre que houver prejuízo material resultante do crime”. Trata-se de novidade introduzida no sistema jurídico brasileiro. Não é a simples multa penal do artigo 49 do Código Penal, embora como toda e qualquer multa, seja também uma sanção pecuniária.

Seria uma sanção penal ou sanção civil?

Na forma agora introduzida no nosso sistema, a multa reparatória não equivale propriamente à reparação patrimonial; em relação a esta, a persecução continua sujeita às leis civis, ainda que o dano seja decorrente de prática de crime. A reparação não tem o caráter de sanção punitiva dentro do direito penal pátrio, muito embora haja necessidade social de garanti-la. Porém, seja de interesse público ou privado, certo é que a reparação patrimonial não foi erigida à categoria de pena.

Mas, a dúvida persiste porque o legislador, dando a conotação de pena criminal, determinou que à multa reparatória aplicam-se os arts. 50 a 52, CP, vale dizer, a sua execução seria de iniciativa do Ministério Público e não do particular lesado. A sua natureza é imprecisa porque não se chega a afirmar que é uma pena no sentido do Direito Penal e nem diz que seja um instituto de natureza civil. Penso, porém, que a multa reparatória não é sanção penal. Ao

contrário, é sanção civil, recebendo aquela denominação pelo legislador para viabilizar a sua imposição no processo penal. Aliás, a natureza civil do instituto está evidenciada no § 3º do art. 297: “na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado”, querendo assim dizer que esta integra aquela.

Muito embora aparente estranha a introdução dessa espécie de penalidade a ser aplicada no processo penal, o art. 5º, XLV, CF, a autoriza dizendo que “nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido”.

A introdução do instituto da multa reparatória representa um grande avanço no Direito Penal brasileiro; mas, ainda assim, agiu timidamente o legislador, porquanto poderia mesmo prever a possibilidade de imposição da reparação integral do dano causado pelo crime, admitido em outros sistemas (p.ex., art. 29, CP da Argentina, art. 538, CPP da Itália). A prática de qualquer infração penal nem sempre produz um dano material, já que a criminalização das condutas tem por fundamento a proteção dos valores materiais e também dos imateriais mais relevantes para a sociedade. Até hoje, no nosso sistema, a obrigação de indenizar o dano é apenas “efeito da condenação” (art. 91, CP), incumbindo ao lesado buscar os meios de satisfação de seu direito na jurisdição civil. Mais avançado é o art. 116, ECA, que possibilita aplicação, ao adolescente autor de ato infracional com reflexos patrimoniais, de medida sócio-educativa de obrigação de reparar o dano.

Considerando que o delito atenta contra o ordenamento jurídico, o dano por ele causado deve ser reparado de modo mais completo e possível. Há interesse público nisso, seja o dano moral sofrido pela coletividade, seja o dano sofrido diretamente pelo titular do bem material atingido pela infração. A multa reparatória é forma parcial de ressarcimento do prejuízo causado e procede diretamente do direito composicional já introduzido no nosso sistema através do art. 74, JEC, cuja efetividade enseja a definição do caso penal pela automática renúncia do direito de representação. Assim, o instituto da multa reparatória cumpre uma função pública na exata medida em que, ordenando a reparação do prejuízo material sofrido pelo lesado, reafirma o interesse público na reparação do dano particular ou privado, estabelecendo a defesa dos direitos dos cidadãos ofendidos pelo crime e não somente a defesa dos direitos do Estado. Assim entendido, poderá ser ela imposta até de ofício pelo juiz.

Elogiável o intuito do legislador, embora pudesse melhor reger a questão. Rotineiramente, os danos causados por motoristas imprudentes não são

ressarcidos ou somente são ressarcidos após penosa e longa demanda. Procurou, dentro do processo penal, por crime de trânsito, uma maneira de atenuar esse sofrimento da vítima, compelindo o seu autor ao pagamento, pelo menos, dos danos materiais dele resultantes.

Dano possui sentido econômico, de diminuição patrimonial e que corresponde ao prejuízo causado por ação de outrem e, nessa configuração, o dano material propicia dois modos de sua reparação: pelo ressarcimento consistente na recomposição da situação anterior, mediante compensação de soma pecuniária equivalente e pela reparação específica, ou reintegração, pelo que a reparação é feita mediante restituição ao sujeito do estado anterior ao dano.

No sentido pretendido pelo legislador, a multa reparatória tem por finalidade compelir o autor do delito ao cumprimento parcial da obrigação de indenizar, mediante compensação em dinheiro, do prejuízo material sofrido pela vítima ou sucessores.

Mas, surge aqui uma indagação: “vítima do crime” ou “vítima do dano resultante do crime”?

Explica-se: posto que a lei disse que a “multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima ou seus sucessores sempre que houver prejuízo material resultante do crime”, teria restringido o seu alcance, pois quando uma lei penal emprega a palavra “vítima”, refere-se àquela pessoa que sofre a ação delituosa, vale dizer, “vítima do crime” e não extensivamente “vítima do dano resultante do crime”. São coisas diversas. Assim, poderia ocorrer a seguinte situação: o condutor de um automóvel culposamente causa lesão corporal num pedestre (vítima do crime) e, perdendo o controle de direção, na seqüência, danifica automóvel de outrem (vítima do dano resultante do crime). O titular deste bem, embora tenha sofrido prejuízo material resultante do crime, não foi vítima do crime em si mesmo.

Vem à baila a questão da classificação dos crimes: de dano e de perigo. O crime de dano (p. ex., lesão corporal, homicídio etc.) pode não produzir o dano e apenas perigo para a incolumidade individual (tentativa branca), mas assim mesmo permanecerá classificado como crime de dano. No crime de perigo (p. ex., dirigir embriagado um veículo automotor), a vítima é a coletividade, mas esse crime pode eventualmente produzir um dano (p. ex., se na seqüência esse veículo colide contra o muro de uma casa, destruindo-o). Apesar do resultado danoso, o crime continua sendo de perigo. O dono do muro, embora tenha sofrido prejuízo material, não é vítima do crime, mas, sim, vítima do dano resultante do crime.

Porém, não me parece que fora intuito do legislador deixar, à margem da nova norma, tais situações que comumente ocorrem. Na tentativa de salvar a lei, imagino que “vítima” a que se refere o art. 297, dada a natureza eminentemente civil do instituto, deva ser entendido como sendo o lesado pelo crime ou vítima do dano resultante do crime. Desta maneira, nos casos exemplificados, os proprietários do automóvel e do muro danificados pelo crime seriam beneficiários da multa reparatória. E nem teria sentido, teleologicamente, tratar desigualmente certas situações semelhantes seguintes:

a) “A” dirigindo um veículo automotor, culposamente colide contra o automóvel pertencente a “B” e pelo mesmo dirigido, causando-lhe lesões corporais. “B” é beneficiário da multa reparatória porque, sendo vítima do crime, em seu favor deverá ser feito o depósito da quantia correspondente ao prejuízo material resultante do crime;

b) o mesmo não se passaria se o veículo dirigido por “B” pertencesse a terceira pessoa, p. ex., de aluguel ou emprestado. Vítima do crime é “B” pessoa que sofreu a lesão corporal; porém, o prejuízo material é sofrido pela empresa locadora desse veículo ou pelo amigo que o emprestou à vítima (evidentemente, além do prejuízo material sofrido pela vítima da lesão corporal). Porém, nesse caso, o autor do crime não poderia ser compelido à multa reparatória dos danos produzidos no veículo porque, como manda a lei, esta é feita mediante depósito judicial em favor da vítima que é a pessoa “B”.

Reconheça-se que por esse raciocínio podem ser antevistas situações complicadoras dentro do processo penal, principalmente quando os interessados lesados (embora não vítimas dos crimes), por si ou por seus advogados, assistentes de acusação, procurarem demonstrar os prejuízos materiais por eles sofridos para ulterior fixação de seu valor pelo juiz. Imagino, contudo, que tais situações poderão ser atenuadas, vez que não se cuidará propriamente de indenização total dos prejuízos materiais – que poderá contudo acontecer, já que o teto da multa reparatória será o valor do prejuízo demonstrado no processo –, mas tão-somente de fixação de um *quantum* que, à vista da demonstração feita, possa pelo menos diminuir aqueles prejuízos sofridos pelo lesado.

Como se depreende do texto legal, a multa reparatória não se presta à substituição da indenização integral, mas consiste numa autêntica antecipação dela, pelo pagamento parcial. Dessa forma, ela se destina à cobertura de prejuízos materiais decorrentes do crime, exemplificadamente, do conserto do veículo, despesas hospitalares, médicas e farmacêuticas etc., do conserto ou reposição do poste, do muro ou de reparo duma casa etc. Compreendem-se não somente os danos emergentes, mas também os lucros cessantes porque ambos

se constituem em prejuízo efetivo sofrido pelo lesado, como sucede com o motorista de táxi que teve seu veículo danificado em crime de trânsito. Posto que a lei só se refere aos danos materiais, impossível a sua imposição para a reparação de danos imateriais ou morais

O legislador utiliza a palavra “penalidade” e não “pena de multa reparatória”; para ele não são coisas distintas, tanto que em diversas outras oportunidades se refere à “penalidade” (arts. 292, 293 e § 2º, 296 e 298); mas, no preceito sancionador dos crimes em espécie já utiliza o termo “pena”, melhor acertando na técnica penal consagrada no nosso direito

A multa reparatória, consistindo numa antecipação da indenização por reparação, se faz mediante dinheiro (já que a lei diz em “quantia calculada”) do prejuízo material resultante do crime, sofrido pela vítima do fato danoso, ou seus sucessores. Considerando que hoje o salário mínimo é de R\$ 120,00, observado o disposto no art. 49, § 1º, CP, os extremos mínimo e máximo são de R\$ 40,00 e R\$ 216 000,00. Inadmissível será a triplicação da multa reparatória, porque o legislador, neste ponto, não se remeteu ao § 1º do art. 60, CP, além do que não teria sentido elevar valores indenizatórios de prejuízos materiais, apenas em razão da melhor condição econômica do réu

O valor da multa reparatória é limitado: não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo (§ 1º) e poderá ser cobrado na forma dos arts. 50 a 52, CP. Dessa maneira, doravante, no processo penal, por delitos de trânsito que tenham causado prejuízo material, o laudo pericial indicando a extensão dos danos produzidos assumirá maior importância, além do que poderá o interessado apresentar documentos demonstrando os prejuízos sofridos e o valor para sua reparação.

Apesar de se dizer que “aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal” (§ 2º do art. 297), oportuno teria sido o legislador explicar quem estaria legitimado à ação de execução dela: se o Ministério Público ou o lesado. Até se entende o silêncio, porque aqui estaria dando a conotação de pena criminal, mas a disposição contida no § 3º, determinando a sua redução da “indenização civil do dano”, de maneira indefectível aponta para a sua natureza civil. Se o Ministério Público, não se pode entendê-lo advogando uma questão de interesse exclusivamente privado; até certo ponto se entenderia a atuação do órgão ministerial se o lesado fosse coincidentemente a vítima do crime (art. 68, CPP), mas coisa diversa é se o lesado não carrega essa condição ou, ainda, se o lesado for uma entidade pública cuja representação judicial lhe é vedada (art. 129, IX, CF). Se legitimado o lesado, estaria iniciando uma execução civil, com assistência de advogado, no campo da execução penal, embora multa reparatória

não seja sanção penal e, ainda, desvirtuando completamente o processo de execução criminal que é sempre de iniciativa pública.

E, mais: seria conversível em pena de detenção o não pagamento da multa reparatória se o condenado solvente deixa de pagá-la ou frustra a sua execução (art. 51, CP)? Se entendê-la de natureza penal, a resposta seria afirmativa. Porém, entendendo-a de natureza civil, penso que a conversão é impossível, posto que afrontaria o art. 5º, LXVII, CF, que proíbe a prisão civil por dívida, exceto se decorrente de obrigação alimentar ou de depositário infiel

Por essas e outras dificuldades que poderão se interpor, penso que, se há sentença condenatória impondo a pena de multa reparatória e, pois, constitutiva de título judicial (art. 584, II, CPC), o melhor caminho será o interessado lesado propor a ação de execução na jurisdição civil.

#### 6. Circunstâncias agravantes

Art. 298: São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I – Com dano potencial para 2 ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros

O legislador entrou numa seara complicadíssima do direito penal ao se referir em “dano potencial”, expressão essa empregada também nos arts. 306 e 308. Utilizou ainda a expressão “perigo de dano” nos arts. 309 e 311

A nova lei aqui não seguiu a classificação dos crimes em crimes de dano e crimes de perigo, que nada tem a ver com o resultado do crime. Esta classificação refere-se ao tipo penal e não ao fato concretamente realizado. Dessa maneira, um crime de perigo pode produzir um resultado de dano (ex., perigo de contágio venéreo e efetivo contágio), mas continua com a sua característica de crime de perigo. O crime de dano pode não produzir um resultado danoso, mas apenas perigo (imagina-se uma tentativa branca de homicídio ou um furto frustrado), mas a natureza de crime de dano subsiste. Dano e perigo são apenas adjetivos de uma conduta delituosa (esta é sempre uma conduta lesiva, porque não se admitiria crime sem lesividade).

Na visão do legislador, que se preocupou com o aspecto da reparação civil do ilícito penal, o dano é resultado do crime, como evento naturalístico (aliás, no art. 308, quanto ao crime de participação em “racha”, condicionou a punição: desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada). Pensamos não existir diferença, no sentido empregado pelo legislador, entre dano potencial e perigo de dano, além do que carece de interesse prático distinguir o dano (real e potencial) do perigo. E, de perigo abstrato ou concre-



to, de perigo eventual, corrido e até não menos nebuloso perigo de perigo. O dano, se não é efetivo e nem real, é um perigo acontecido. Entre dano potencial e perigo, então, não existe diferença. A possibilidade de dano é um perigo que um ou outro prefere denominá-lo dano potencial, mas tudo é mera questão de preferência de palavras. De qualquer forma, é um dano que poderia ter ocorrido, mas não ocorreu. Uma pessoa atira em outrem, mas não a atinge: quase houve morte (resultado), ou seja, houve perigo que quase causou um dano, mas tal não ocorreu; a vítima correu perigo, quase houve dano, mas não houve.

Dano, no sentido bem genérico e no sentido de ofensa ao bem jurídico tutelado pela lei, pode ser efetivo (porque há sua destruição ou perda) ou potencial (porque não há sua destruição ou perda).

Assim, “dano potencial”, pelo que se entende, é o mesmo que “perigo de dano”. Se isso acontecer para duas ou mais pessoas, agrava-se a pena. Succedendo que culposamente o autor fere uma pessoa (dano efetivo com relação a esta), mas a sua conduta “quase” causa lesões em duas ou mais pessoas, incide a agravante.

Agrava-se a pena, também, se o autor cometeu o crime “com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros”. Se houver pequeno risco de grave dano, ou se houver grande risco de leve dano ao patrimônio de terceiros, não incide a agravante. Mas, o que quis dizer o legislador? Arrisquemos, com grande risco de grave erro: na realização da conduta criminosa, esta deve assumir proporção tamanha que o patrimônio de terceiro quase sofre um prejuízo patrimonial enorme. O sujeito, sem permissão ou habilitação legal, tresloucadamente dirigindo um automóvel pela via pública, zigzagueando, quase, por pouco, o veículo não entra numa casa de outrem. Responderia pelo crime do art. 309 com acréscimo na pena.

II – Utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas.

As placas são um dos elementos de identificação do veículo (arts 115 e seguintes úteis), cuja violação ou falsificação constitui infração administrativa (art. 230), tal como portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo Contrans (art. 221). Objetivou o legislador, como é intuitivo, evitar as dificuldades naturais na identificação do veículo e, conseqüentemente, do autor da conduta delituosa. E aquele que dirige um veículo automotor nessas condições, por negligência ou má-fé, pretenderia se safar da ação das autoridades públicas.

III – Sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação.

O legislador não ressaltou, no *caput*, que a circunstância deveria agravar a pena desde que não fosse elementar do crime, como o faz

corretamente o art. 61 do Código Penal. Se o sujeito dirige sem a devida permissão ou habilitação, comete o crime do art. 309 e não pode incidir a agravante, sob pena de dupla punição pelo mesmo fato.

Mas, aqui parece que o legislador não foi bem claro. Tem-se a impressão que a agravante incidiria quando o agente não possui o documento de permissão, pois que, na seqüência, diz carteira de habilitação. Uma coisa é dirigir sem permissão e outra sem o documento de permissão. E, dirigir sem habilitação (inabilitado, portanto), não é a mesma coisa que dirigir sem a carteira de habilitação (que também é documento).

Tudo decorre de confusa redação da lei. Já, no art. 148, § 2º, diz que “ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano”; mas, no seu § 3º diz: “A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano...” e não que a habilitação será conferida. Teria sido mais fácil dizer que a permissão ou habilitação serão deferidas àqueles aprovados nos exames.

Veja-se, ainda, para mostrar a confusão de interpretação que pode provocar, que o art. 269, *caput*, determina à autoridade de trânsito adotar as seguintes medidas administrativas: ...III – recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação; IV – recolhimento da Permissão para Dirigir... querendo dizer, obviamente, dos documentos de habilitação e permissão para dirigir, característica que se depreende também do art. 159 *caput*: A Carteira Nacional de Habilitação expedida em modelo único...” Aliás, dispondo sobre as infrações puníveis no âmbito administrativo, no art. 162, I, o legislador utiliza a expressão: Dirigir veículo: I – sem possuir carteira nacional de habilitação ou permissão para dirigir: infração – gravíssima. E, por fim, expressamente, no art. 269, § 3º: são documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

O art. 309 tem redação absolutamente correta: “Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida permissão para dirigir ou habilitação, ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano”, dessa forma punindo a conduta do não permitido e do não habilitado. É claro, impunível penalmente a conduta de dirigir sem estar de posse dos documentos de permissão e habilitação.

Aqui na agravante, a expressão “sem possuir permissão para dirigir ou carteira de habilitação” quer dizer sem estar permitido ou habilitado, mesmo porque se quisesse dizer outra coisa, teria dito: “sem portar”, como empregado no art. 159, § 1º: “é obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação” e, mais no art. 232 ao ditar: conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório.



Portanto, incide a agravante quando da prática do crime o seu autor não tem autorização legal (sem permissão e sem habilitação para dirigir veículo automotor). Embora tal fato se constitua em crime autônomo (art. 309), o mesmo terá por função apenas agravar a pena. Não haverá qualquer espécie de concurso com esse delito na hipótese de homicídio culposo ou lesão corporal culposa cometido no trânsito pelo autor inabilitado ou não permitido.

IV – Com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo.

As categorias de habilitação, de A a E (na forma crescente segundo o grau de dificuldade ou responsabilidade para dirigir o veículo), estão regradas nos artigos 142 a 146. Se o sujeito habilitado para a categoria A, mas dirigindo um veículo para o qual se exige a categoria B, ou C, ou D, ou E, cometer um crime de trânsito, incide a agravante.

Porém, se ocorrer o inverso? Se o sujeito habilitado para a categoria B, estiver dirigindo um veículo para o qual se exige a categoria A, e vier a cometer um crime de trânsito, incide a agravante? A lei, neste ponto, não faz tratamento diverso, posto que utiliza a expressão “categoria diferente” (assim, A é diferente de B, que é diferente de C etc.).

Pensamos que o legislador devesse utilizar a expressão “categoria diferente da do veículo e de habilitação inferior”, pois é intuitivo e lógico, embora a lei nada diga, que o habilitado ou permitido para uma categoria superior, em razão das características do veículo, possa dirigir aquele para o qual se exige categoria inferior, caso em que não incidirá a agravante; aliás, o art. 143 diz: “Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação...”. A gradação ou graduação é que pode interferir no reconhecimento ou não da agravante.

V – Quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.

Os motoristas profissionais, aqueles que dirigem caminhões de carga, táxis, ônibus, peruas de lotação, vans no transporte de pessoas, principalmente escolares, ou de cargas, são aqueles que devem ter maior cuidado na direção dos veículos. Dirigir com cuidado é dever imposto a todos condutores de veículos automotores, como estabelecem as normas gerais de circulação e conduta (arts. 26 e seguintes úteis). Aliás, o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos (art. 1º, § 2º). A pena é agravada porque os veículos com tais características, normalmente em acidentes de trânsito causam muitas vítimas e provocam danos de grande extensão. Se veículos de transporte de passageiros, acresce-se à exigência do cuidado comum no trânsito um cuidado especial,

posto o caráter contratual do transporte determina levar o passageiro com segurança até o destino.

Incidirá a agravante desde que o veículo conduzido pelo autor esteja com passageiros ou carga. Pouco importa se apenas um passageiro ou pequena carga, porque neste ponto a lei quer se referir à qualidade do transporte efetuado.

VI – Utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante.

Tanto a questão da segurança dos veículos como os itens relativos aos equipamentos obrigatórios serão regulamentados pelo Contrans (arts. 103 e seguintes úteis) e o art. 98 proíbe o proprietário ou responsável, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Ressalta o legislador maior punição ao condutor de automotor que tenha comprometido a segurança e o funcionamento em função das alterações por ele feitas ou mandadas fazer.

VII – Sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

A faixa de pedestre é utilizada por ele não somente por questões de segurança particular, mas coletiva. Assim o fazendo, estará cumprindo determinação legal de precauções de segurança (art. 69), o qual tem prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semaforica (art. 70). E, nos locais onde houver semáforo de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos (parágrafo único do art. 70).

Se por um lado o legislador quis obrigar o Poder Público a manter as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização (arts. 71, 85 e 88), inclusive responsabilizando-o pela negligência (art. 90, § 1º) e obrigar o pedestre a andar dentro na sua faixa de segurança (punindo-o com multa no caso de desobediência, art. 254, V), quis também com isso ordenar a todos os motoristas a obediência a essa sinalização e prioridade do pedestre que caminha na faixa própria e, ainda, advertir que o sinal semaforico a eles favorável não significa salvo-conduto para dirigir do jeito que quiser, devendo esperar que o pedestre atravesse a via pública com segurança.

Assim, cometer crime de trânsito quando o pedestre está na sua faixa própria, sem dúvida representa maior violação do dever de cuidado. A faixa

de pedestres poderá ser permanente, como ocorre nas sinalizações em zebra pintadas na via pública. Mas, poderá a autoridade de trânsito ou seus agentes estabelecerem temporariamente uma faixa para o trânsito de pedestres, na conveniência da circulação de pessoas e veículos, através de adequada sinalização por placas ou orientação pela fiscalização.

### 7. Prisão em flagrante e fiança

Os delitos são afiançáveis para o autor, preso em flagrante delito, se defender solto no processo penal. Mas, quando o condutor do veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, lhe prestar pronto e integral socorro, diz a lei que não se imporá a prisão em flagrante e nem se exigirá fiança (art. 301).

É forma, não de premiar, mas de tratar com mais justiça o autor do crime. Ora, se este socorre a vítima ferida, apesar da conduta criminosa, demonstra preocupação com o seu semelhante. E não poderia a lei, diante desse melhor comportamento humanitário do autor, submetê-lo ao prévio encarceramento.

## DOS CRIMES EM ESPÉCIE (ARTIGOS 302 A 312)

### 1. Introdução

Nos tipos de crimes previstos na lei, na maioria deles é utilizado, ora o termo “veículo automotor” (arts. 302, 302 e 306 a 310), ora somente “veículo” (arts. 304 e 305), ora, nenhum dos dois, mas implicitamente contido (art. 311)

Veículo é qualquer meio utilizado para transporte de pessoas ou objetos (p. ex., cavalo, camelo, jegue etc.) notadamente aquele construído pelo homem (p. ex., jangada, carroça etc.) e dotado de um mecanismo (aeroplanos, automóveis, trator, bicicleta etc.).

O art. 96 dispõe: Os veículos classificam-se em:

I – Quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

Corretamente, seria classificação quanto à movimentação do veículo (pelo motor, pelo homem, pelo animal etc.) Elétrico relaciona-se à energia e não à movimentação mecânica, pelo que os denominados ônibus ou bondes elétricos são veículos automotores cujos motores, para movimentação, são

alimentados por eletricidade. Será veículo “automotor”, e não veículo solar ou nuclear, aquele que tiver motor que funciona através de energia solar ou nuclear.

Veículo automotor é o veículo que dispõe de um motor para sua própria movimentação (se a movimentação é comunicada a um objeto situado na frente é propulsão; se a um objeto situado atrás é tração). Automóvel é veículo automotor porque se move, se movimenta com o próprio motor. Automotores serão outros veículos com essa característica, aí incluindo as mobiletes e bicicletas motorizadas, posto que movimentadas por motor.

### 2. Crimes culposos e dolosos

Dos crimes previstos na nova lei, são culposos apenas os de homicídio e lesão corporal (arts. 302 e 303) e dolosos todos os demais (arts. 304 a 312).

### 3. Homicídio culposo e lesão corporal culposa (arts. 302 e 303)

Analisemos em conjunto os dois delitos que de diferente apresentam apenas o resultado (morte ou lesão corporal) e a quantidade da pena detentiva. Enquanto basicamente o homicídio culposo é punido com detenção de 2 a 4 anos, a lesão corporal culposa é punida com detenção de 6 meses a dois anos. Em ambos crimes é prevista a pena cumulativa de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O legislador não fez conveniente descrição típica das condutas proibidas e, além disso, não utilizou os verbos “matar” alguém e “ofender” a integridade corporal ou a saúde de outrem (arts. 121 e 129, CP); mas, sim, “praticar” homicídio culposo (art. 302) e “praticar” lesão corporal culposa (art. 303) na direção de veículo automotor, o que implica a necessidade de recorrer àquela norma básica para integração típica.

Para ambos delitos, é necessário que o autor esteja na direção de veículo automotor e cause o resultado por imprudência, negligência ou imperícia que são as três modalidades informadoras da culpa *stricto sensu* (art. 18, II, CP).

Se o passageiro ao lado instigar o motorista para empreender maior velocidade no veículo e com isso causar o resultado, aquele será co-autor do mesmo crime. Não será partícipe. Participar no ato imprudente ou negligente é participar de um ato que é penalmente intranscendente, pelo que somente nos delitos dolosos é possível a convergência intencional. Não há possibilidade de ser partícipe num fato que não quis. Aquele que causa um resultado típico infringindo o dever de cuidado objetivo (no caso, o passageiro também estava acometido desse dever) será autor e, se mais de um o causam da mesma forma, serão co-autores. Aquele que seria visto como partícipe será punido como

autor principal do ilícito culposo e, pois, ambos responderão pelo crime de homicídio ou lesão corporal cometido no trânsito

#### 4. Aumento de pena (parágrafo único dos arts. 302 e 303)

A pena será aumentada de um terço até metade nas hipóteses do agente:

I – Não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação.

Se o sujeito não possui nem permissão e nem habilitação (e não documentos como a “carteira” de permissão ou habilitação), esse fato que seria autônomo (art. 309) passa a se constituir apenas como causa especial de aumento de pena. Não haverá concurso entre ambos delitos. E, claro, *ne bis in idem*, não poderá incidir, além do aumento de pena, a agravante do inc. III do art. 298 (sem possuir permissão para dirigir ou carteira nacional de habilitação).

II – Praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada.

Os pedestres devem sempre andar nas faixas que a eles se destinam, devidamente sinalizadas, demarcadas e pintadas no leito da via (arts. 69 e 85) As calçadas são utilizadas por pedestres, mas excepcionalmente por veículos, para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento (art. 29, V).

Faixas de pedestres ou calçadas, são lugares onde as pessoas pensam circular com maior segurança e que deve ser observada pelo condutor do veículo, o qual, aliás, ao aproximar-se de qualquer cruzamento, com prudência e velocidade moderada, de forma a ser detido com segurança, devem dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência (art. 44)

III – Deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente.

Aparentemente, esta causa especial de aumento de pena seria o mesmo da omissão de socorro inculpada como crime na lei (art. 304). Todavia, o aumento ocorrerá para o motorista que for autor (ou “culpado”) do homicídio ou lesão culposa (símile ao aumento de pena previsto no § 4º do art. 121 e § 7º do art. 129, CP). Assim, o autor de qualquer desses crimes, que omitir o socorro possível, responderá pelo crime agravado.

O crime de omissão de socorro no trânsito, como fato autônomo (art. 304) poderá ser praticado por qualquer condutor de qualquer veículo (automotor, por interpretação extensiva), enquanto que neste caso, de aumento de pena, cuida-se do condutor que for o causador do acidente, como melhor será detalhado na análise daquele delito.

Cabe aqui uma ponderação. No sistema penal brasileiro, na hipótese de o atropelador imprudente deixar de prestar imediato socorro à vítima, o caso

vinha e continua agora sendo tratado, ainda que agravado, como crime culposo, com parcial sistematização diferenciada, ora introduzida pelo novo diploma. Porém, considerando que o comportamento anterior do condutor do veículo (direção imprudente) criou o risco da ocorrência do resultado (lesões corporais ou morte), havendo omissão dolosa à vítima periclitante, normativamente o resultado lhe poderia ser atribuído a título de dolo, nos termos do art. 13, § 2º, alínea “c” do CP. Continua adotando a orientação de que nos crimes em que há dois atos, já na realização do primeiro o dolo deve também dominar e se orientar para a execução do segundo. Dessa forma, não quisera optar, embora legalmente pudesse fazê-lo, pela forma mais rigorosa de punição dos graves casos de acidentes de trânsito em que a morte da vítima não é evitada exatamente pela omissão do seu autor.

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

Os veículos destinados ao transporte de passageiros, notadamente escolares, estão sujeitos a exigências técnicas suplementares para o trânsito (arts. 107, 109 e 136).

Maior cuidado é exigido do condutor nessa situação, mesmo porque é sua profissão ou atividade. Não é ele eventual motorista e, sim, motorista que cotidianamente transporta passageiros. O aumento de pena está vinculado ao exercício da profissão ou atividade. Não incidirá se for um motorista comum que eventualmente esteja transportando passageiros.

#### Omissão de socorro (art. 304)

Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Estranhamente, neste dispositivo, o legislador se referiu apenas em “condutor do veículo” (e não, como nos artigos precedentes, em “condutor de veículo automotor”), o que poderia permitir interpretação literal de que esta figura especial de omissão de socorro devesse ser praticado por qualquer condutor de veículo, seja automóvel, motocicleta, carroça, bicicleta etc. Porém, em interpretação extensiva, há de se entender, aí, como dissesse o tipo: “Deixar o condutor do veículo automotor...”

Considerando que o fato da omissão de socorro encontra-se, no caso, natural e juridicamente atrelado aos crimes culposos de homicídio e lesão corporal (arts. 303 e 303), não se duvida que a palavra “automotor” foi equi-



vocadamente omitida pelo legislador que, até mesmo por causa da seqüência dos dispositivos, no momento da composição do tipo, estava por certo com a mente voltada para os tipos culposos de homicídio e lesão corporal, o que se pode claramente perceber pela expressão “condutor do veículo (e não condutor de veículo), na ocasião do acidente”.

Todavia, pensamos que para configuração do crime ora em análise, deve-se entender como autor omitente qualquer condutor de qualquer veículo automotor (e não o condutor do veículo que culposamente causou o acidente), como se verá.

Obrigação primeira de qualquer condutor de veículo automotor e notadamente daquele que com seu comportamento negligente ofende a integridade física ou a saúde da vítima, é a de prestar-lhe imediato socorro. Mas, se não puder fazê-lo diretamente, por justa causa, deve solicitar auxílio da autoridade pública. Trata-se de parcial reprodução do § 4º do art. 121, CP ( “se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências de seu ato ou ”).

Ao condutor que tenha atropelado uma vítima por imprudência, e deixado de lhe prestar socorro, será imputado, p. ex., o crime culposo de lesão corporal. Dificuldades poderão surgir na aplicação da lei, indagando-se:

a) crime de lesão corporal culposa e crime de omissão de socorro (arts. 303 e 304)? ou

b) crime de lesão corporal culposa com aumento de pena (art. 303, combinado com o art. 302, parágrafo único, III)? ou

c) crime de lesão corporal culposa em concurso formal ou continuação delitiva com o crime de omissão de socorro?

A causa de aumento de pena não difere substancialmente da figura autônoma de omissão de socorro; apenas que nesta é punível, alternativamente, a conduta de não solicitar auxílio da autoridade pública.

É certo que o preceito sancionador prevê a subsidiariedade expressa: “se o fato não constituir elemento de crime mais grave”. Porém, isso não ajuda em muita coisa porque a omissão de socorro não é elemento ou elementar dos crimes culposos de homicídio e lesão corporal, podendo ser considerada, quando muito, elemento daquela causa de aumento de pena.

Imagina-se que o legislador quis diferenciar as figuras penais de omissão de socorro, tal como as diferenciou quanto às infrações administrativas: 1) art. 176 – Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima: I – de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo e 2) art. 177 – Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito.

Conquanto as tenha diferenciado sem melhor critério, ou por venial critério quanto à punição das infrações enquanto administrativas, transportada essa “diferença” de omissões para as infrações penais, e para acomodar conflitos de interpretação, teremos:

1) se é o condutor do veículo automotor quem “culposamente” causou o acidente com vítima e não a socorre, responderá pelo crime culposo de homicídio ou lesão corporal (arts. 302 e 303) com o aumento de pena (arts. 303, parágrafo único e 302, parágrafo único, inciso III);

2) se é o condutor do veículo automotor quem “sem culpa” causou (a causalidade nada tem a ver com o elemento subjetivo do crime) o acidente com vítima e não a socorre, responderá somente pela omissão de socorro no trânsito (art. 304);

3) se é o condutor de veículo automotor quem, embora não envolvido com o acidente, não socorre a vítima, responderá pela omissão de socorro no trânsito (art. 304);

4) se é o condutor de um veículo não automotor (p. ex., charrete, bicicleta etc.) quem, em face do perigo, não socorre a vítima de acidente de trânsito, responderá pelo crime de omissão de socorro do Código Penal (art. 135), tal como assim responderá um transeunte qualquer nessa situação.

Entende-se que as distinções devam assim ser feitas porque:

a) a punição autônoma da omissão de socorro (art. 304) está condicionada à não culpa (*stricto sensu*) do condutor de veículo automotor; ao reverso,

b) a punição da omissão de socorro como causa especial de aumento de pena está condicionada à culpa *stricto sensu* do condutor do veículo automotor que nessa condição praticou homicídio ou lesão corporal culposos.

Utilizando o princípio da especialidade, considerando que a omissão de socorro por parte do agente condutor (embora crime autônomo) figura expressa e especificamente como causa de aumento de pena nos crimes culposos de homicídio ou lesão corporal com omissão de socorro, é de se entender que deve incidir apenas referido aumento. Praticada a lesão corporal culposa, com pena mínima, será imposta a pena de 6 meses de detenção com acréscimo de 1/3 pela omissão de socorro, totalizando 8 meses.

Contudo, no homicídio culposo, se for imposta a pena mínima de 2 anos de detenção, incidindo o acréscimo de 1/3, a pena total seria de 2 anos e 8 meses de detenção. Estaria sendo imposta pena superior àquela que seria aplicada se houvesse concurso material. Com efeito, 2 anos de detenção (pelo homicídio culposo) acrescidos de 6 meses (pela omissão de socorro),

totalizariam 2 anos e 6 meses de detenção. Neste caso, à semelhança do que ocorre com relação ao denominado “concurso material benéfico” (parágrafo único do art. 70, CP), pensamos que o total da pena, por equidade, não pode ultrapassar aquela que seria imposta no concurso material de crimes.

A figura do art. 304 somente se adequará tipicamente ao comportamento do condutor do veículo automotor que:

a) tendo obrado com culpa *stricto sensu* no acidente, deixa de solicitar auxílio da autoridade pública (posto que a omissão será aumento de pena). Por exemplo: Depois de imprudentemente colidir contra outro automóvel, causando lesão corporal no condutor deste, o condutor culpado não consegue socorrer a vítima porque presa nas ferragens: não haverá omissão de socorro. Haverá conduta criminosa se “deixar de solicitar auxílio da autoridade pública”, modalidade esta que não é causa especial de aumento de pena (só o é a omissão de socorro propriamente), pelo que poderá ocorrer concurso formal entre o crime culposo e o crime do art. 304, segunda figura.

b) não tendo obrado com culpa *stricto sensu* no acidente, não socorre a vítima ou, não podendo fazê-lo, não pede o auxílio da autoridade pública. Por exemplo: A, conduzindo um automóvel atropela um pedestre que inopinadamente atravessa correndo a rua. Embora não tenha obrado com culpa no acidente, está obrigado a prestar socorro e 1) se não o faz, comete crime de omissão de socorro no trânsito (art. 304, primeira figura) ou 2) embora queira prestar socorro, por motivo justo não pode fazê-lo; mas, apesar disso, não pede o auxílio da autoridade competente e assim comete o crime do art. 304, segunda figura.

c) não tendo se envolvido no acidente (sem nenhuma culpa, portanto) podendo prestar socorro à vítima, não o faz ou se embora pudesse fazê-lo, não pede o auxílio da autoridade pública. Exemplo: A, conduzindo um automóvel pela rua ou rodovia, presencia um acidente de trânsito envolvendo outros automóveis conduzidos por B e C. Embora não envolvido no fato, está obrigado ao socorro e 1) se não o faz, comete crime de omissão de socorro no trânsito (art. 304, primeira figura) ou 2) embora queira prestar socorro, por motivo justo não pode fazê-lo; mas, apesar disso, não pede o auxílio da autoridade competente e assim comete o crime do art. 304, segunda figura.

O parágrafo único do art. 304 diz que: “incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.”

Assim, se o condutor dolosamente não socorre a vítima levemente ferida (a lei não faz referência às lesões graves) porque terceiras pessoas o fize-

ram antes dele, comete o crime de omissão de socorro. Evidentemente, se o condutor quis socorrer a vítima, mas terceiros o fizeram antes dele, não comete crime nenhum.

Mas, que socorro poderia ser prestado a uma vítima com morte instantânea? Ora, socorro é prestado exatamente para salvar a vida da vítima ou minimizar-lhe as conseqüências, no caso de serem nela registradas apenas lesões corporais. O que fazer se morta está a vítima? Evidenciada a morte, não se pode exigir intervenção taumatúrgica do condutor. Assunto de ressurreição escapa da esfera penal. Tem-se a impressão que o legislador quis punir o condutor do veículo pela intenção de não socorrê-la.

### 5. Afastamento do local do acidente

Art. 305 – Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída. Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Embora este dispositivo não guarde nenhuma relação mais próxima com o CP de 1969 que não entrou em vigor, dispunha ele no art. 291: “causar, na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito, de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local, sem prestar socorro à vítima, que dele necessita”

Guarda alguma semelhança com o crime de omissão de socorro; aqui, contudo, o agente condutor do veículo se afasta, se arreda, se distancia do local do acidente não para evitar a sua prisão em flagrante ou querer omitir socorro, mas para uma finalidade específica (elemento subjetivo do tipo): fugir à responsabilidade civil ou criminal que eventualmente lhe acarrete pelo cometimento do fato. Afasta-se para não ser identificado e, conseqüentemente, livrar-se daquela responsabilidade. A exigência do elemento subjetivo poderá, no campo prático, dificultar a sua comprovação.

Pode ocorrer concurso formal com o crime de omissão de socorro na hipótese de o agente afastar-se do local do acidente para fugir à responsabilidade civil ou criminal e, concomitantemente, deixar de prestar socorro à vítima.

### 6. Dirigir sob embriaguez

Art. 306 – Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

Pena: detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Cuida-se de uma das hipóteses da antiga e genérica contravenção penal de direção perigosa de veículo (art. 34, LCP). Mas, este dispositivo da lei contravencional não está revogado porque o art. 306 somente incrimina a conduta de quem esteja na direção de veículo automotor, enquanto que a contravenção poderá ser praticada na direção de qualquer veículo terrestre com outras características ou embarcações em águas públicas.

Embriaguez é intoxicação transitória e aguda produzida pelo álcool ou outra substância inebriante; voluntária ou culposa, embora interfira na capacidade psíquica da pessoa, não exclui a imputabilidade (art. 28, II, CP). Se for patológica ou crônica (não se confunde com a embriaguez habitual), poderá ser causa de inimputabilidade total ou parcial, já que aí se estará em face de uma anormalidade psíquica.

Não basta que a pessoa tenha ingerido álcool ou substância de efeitos análogos. Há necessidade que tal ingestão tenha influenciado no condutor do veículo, de tal sorte que com o seu estado de embriaguez tenha exposto a perigo a incolumidade de outrem. É o estado da pessoa influenciada, pelo álcool ou substância de efeitos análogos, que perde o autocontrole e, portanto, torna-se incapaz de dirigir com o cuidado objetivo exigido no trânsito de veículos.

Normalmente, a embriaguez é constatada por exame de dosagem alcoólica (a partir de 0,8 g por litro de sangue), mas a lei estabeleceu novo índice de dosagem (0,6 g – art. 165), exame esse a que a pessoa não está obrigada a se submeter. Mas, considerando que o álcool pode variar de intensidade no que se refere à sua influência nas pessoas, com tolerância diversificada ou, ainda, eventual demora na retirada pode fazer variar a curva de alcoolemia dificultando a avaliação de concentração de álcool no momento do fato, o exame clínico poderá ser elemento até mais valioso que a própria perícia para comprovação da embriaguez. A comprovação por exame clínico e principalmente por testemunhas, assume maior importância quando a intoxicação seja proveniente de outra espécie de substância de efeitos semelhantes.

#### **7. Violação de suspensão ou proibição de se obter permissão ou CNH**

Art. 307: Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste código.

Pena: detenção, de seis meses a três anos e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único: Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Tal como utilizado no Código Penal para os crimes de violação de correspondência, domicílio, sepultura etc., igualmente neste caso a conduta incriminada no *caput* consiste numa violação, vale dizer, numa transgressão ou infringência, mas agora daquela suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação. Pune-se o comportamento daquele que não obedeceu, através de conduta comissiva, à ordem contida na sentença penal que anteriormente o condenou por um crime de trânsito, no qual lhe foi imposta a sanção de suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou habilitação (penalidade que pode ser principal, isolada ou cumulativa, pelo prazo de dois meses a cinco anos (arts. 292 e 293).

Como exemplo de realização típica deste delito, poderia ser citado o caso do sujeito que recebeu tal condenação em São José do Rio Preto, SP, mas, utilizando de algum expediente fraudulento ou mesmo aproveitando-se das deficiências de comunicação burocrática dos vários órgãos de trânsito, acaba por obter permissão ou habilitação na cidade de Jaicós, no Estado do Piauí.

Cometida essa violação, além de sujeitar o seu autor à pena detentiva e multa, nova suspensão ou proibição lhe será imposta por prazo idêntico àquele anteriormente determinado na sentença condenatória.

#### **8. Deixar de entregar em 48 horas, a permissão para dirigir ou CNH**

Art. 307, parágrafo único – Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

O parágrafo único está completamente deslocado. Trata-se de um tipo incriminador que não guarda nenhuma pertinência com o *caput*. Enquanto o *caput* se refere à suspensão ou a proibição de se obter permissão ou habilitação, o parágrafo único cuida de hipótese diversa, ou seja, pune a conduta do condenado que deixa de entregar em 48 horas, a permissão ou carteira de habilitação, isto é, relaciona-se com efeito de condenação.

Se o sujeito é condenado por crime de trânsito, um dos seus efeitos é a cassação do documento de habilitação (art. 263, III) e, para tanto, o condenado é compelido à apresentação desse documento (ou da chamada permissão para dirigir que é também habilitação, embora precária) à autoridade judiciária. Trata-se de conduta tipicamente omissiva própria, especial em face do crime comum de desobediência previsto no art. 330 do Código Penal.

Embora o parágrafo único diga que está sujeito às mesmas penas do *caput*, não se entende a imposição de sanção consistente em nova suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação.



### 9. Participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada

Art. 308: Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada.

Pena: detenção de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor

Disputar corrida por espírito de emulação é, antes, infração administrativa (art. 174). E o art. 67 determina que as provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito da circunscrição, preenchendo-se os requisitos ali elencados

O verbo participar é aqui empregado no sentido genérico de tomar parte de alguma coisa. Realiza o tipo em questão, aquele que participar de corrida, disputa ou competição automobilística, vale dizer, nelas concorrer dirigindo um veículo automotor. O crime é de concurso necessário, posto que não há possibilidade de participar sozinho na realização das condutas incriminadas.

Corrida é simplesmente ato de correr, pelo que para realização típica não é necessário o intuito da disputa ou contenda, enfim, competição, daquilo que se chama para ver quem chega primeiro. Disputa é contenda, mas no sentido da lei é o mesmo que competição, vale dizer, uma luta que se estabelece entre os automobilistas na demonstração de maior potência ou velocidade do veículo automotor

Por certo não fora intenção do legislador deixar de fora a competição motociclística, tão freqüente quanto a automobilística, bem como eventual competição com utilização de outros veículos automotores. Mas, na descrição típica do comportamento proibido, escolheu uma espécie de veículo (v. classificação no artigo 96). Rigorosamente, somente seria alcançado pelo art. 308 em exame, aquele que participar de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada, cuja adjetivação decorre do substantivo automóvel.

Assim, um "racha", poderia ser realizado das seguintes maneiras: 1) com dois ou mais automóveis (competição automobilística); 2) com duas ou mais motocicletas (competição motociclística); 3) com um automóvel e uma motocicleta (competição de automotores, mas nem automobilística e nem motociclística); 4) com dois ou mais automóveis e uma motocicleta (com-

petição automobilística) e 5) com duas ou mais motocicletas e um automóvel (competição motociclística). Teria andado melhor o legislador, para evitar problemas de interpretação e abranger as mais diversas situações, fazer a incriminação seguinte: Participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição não autorizada pela autoridade competente, na direção de veículos automotores

Embora o legislador tenha utilizado a expressão automobilística, temos que a norma admite interpretação extensiva para abarcar todos os veículos automotores terrestres, porque não fazê-la seria sacrificar a lei apenas pela literalidade. A disputa ou competição automobilística é perfeitamente equiparável à motociclística ou ainda quando envolvam veículos automotores de outra espécie. Compreende-se, dentro do espírito da nova lei punindo mais severamente as infrações cometidas no trânsito, que foi seu objetivo punir os freqüentes "rachas" envolvendo automóveis e motocicletas, principalmente.

Desnecessário fora mencionar ou condicionar a incriminação, no final do dispositivo: "desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada". Sendo crime de perigo, configura-se apenas pela realização da conduta perigosa e que poderia resultar dano (lesão efetiva) em alguém. No caso, o perigo necessariamente existe porque a tanto é exposto o próprio condutor de cada qual veículo, ou seja, a incolumidade privada.

### 10. Dirigir sem permissão ou habilitação

Art. 309 – Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano.

Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Para dirigir veículo automotor, o sujeito deve possuir habilitação (art. 148, § 3<sup>o</sup>) ou permissão para dirigir (art. 148, § 2<sup>o</sup>). Se tiver sido cassado esse direito, possível nas três hipóteses previstas no art. 263 (quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo; no caso de reincidência no prazo de 12 meses, de determinadas infrações administrativas e quando condenado judicialmente por delito de trânsito), o condutor será também alcançado pelo art. 309.

Aqui o legislador escolheu o verbo "dirigir" veículo automotor. No artigo 306 "conduzir" e no art. 311 "trafegar". Nada obstante a riqueza da língua portuguesa, essa variação de verbos não era necessária e nem conveniente na melhor técnica de feitura de leis, exatamente para não gerar distorções ou interpretações equívocas. Mas, tudo quer dizer a mesma coisa; talvez nem tanto "trafegar" porque quem trafega é o próprio veículo e não o seu condutor.

É a contravenção do art 32, LCP Sempre se entendeu tratar de infração de perigo abstrato ínsito na conduta de quem, inabilitado, se põe a dirigir automotor, porquanto para dirigi-lo há necessidade de conhecimento teórico e prático e satisfazer as inúmeras exigências contidas na lei. Desnecessário seria dizer, "gerando perigo de dano", posto que a conduta de qualquer maneira gera um perigo que pode eventualmente causar dano não só à incolumidade física do motorista, como também de outras pessoas.

O art. 32, LCP, foi parcialmente revogado, ou seja, apenas no que se refere a dirigir sem habilitação ou permissão em via pública. Subsiste a modalidade de dirigir sem habilitação embarcação a motor em águas públicas.

### 11. Permitir, confiar ou entregar direção de veículo automotor

Art 310 – 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.

Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança, também é infração administrativa (art. 166).

Permitir é consentir, indicando sobretudo anuência, expressa ou tácita, do proprietário ou possuidor do veículo automotor à conduta de quem esteja querendo dirigi-lo e assim o faz. Confiar é também entregar, mas indicando uma íntima segurança do ato. E entregar é dar, passar às mãos de outrem sob qualquer título, o veículo automotor.

O dispositivo abrange a entrega da direção do veículo às pessoas que, embora habilitadas ou com direito de dirigir, temporariamente não podem fazê-lo, ou têm essa possibilidade restringida por questões de saúde física ou mental, tal como sucede com as pessoas com deficiência de visão, audição, deambulação, movimentação dos membros; de problemas psicológicos eventuais, loucura etc., pessoas essas que não estejam em condições de conduzir veículo automotor com segurança, que também faltará nas pessoas embriagadas. A situação haverá de ser analisada caso a caso.

### 12. Trafegar em velocidade incompatível

Art. 311 – Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano.

Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Melhor teria dito "conduzir" ou "dirigir" e não trafegar, porquanto este verbo mais indica a ação do próprio veículo conduzido. O que seja velocidade *incompatível*, somente cada caso é que permitirá a sua aferição. A tipicidade aberta sempre propiciou esse problema, permitindo o subjetivismo completar a incriminação.

Velocidade incompatível não quer dizer necessariamente velocidade excessiva, posto que aquela não se mede em razão de quilômetros horários e, sim, em razão das circunstâncias concorrentes no momento do fato. Daí que, embora a velocidade desenvolvida no veículo automotor seja normal em determinado trecho da via pública, poderá ela ser incompatível com a segurança de trânsito se não diminuída para garanti-la. Bem por isso, são infrações administrativas gravíssimas, segundo o art. 220: deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito: I – quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles... XIV – nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres.

Mas, se para a punição administrativa pode bastar a ocorrência objetiva daquelas situações, para a configuração deste crime isso não é suficiente. Posto ser crime de perigo, é necessário que, além de trafegar em velocidade incompatível, efetivamente haja pessoas na escola e proximidades, nas estações de embarque e desembarque de passageiros, nos logradouros estreitos. Assim é porque, como se observa da parte final do dispositivo incriminador, a conduta deve gerar um certo perigo para as pessoas em movimentação ou concentradas.

Não cometerá o crime em testilha, portanto, se o condutor do veículo automotor estiver desenvolvendo velocidade incompatível com a segurança, nas proximidades de escolas desativadas ou fechadas em férias, feriados ou finais de semana. Das estações de embarque e desembarque de passageiros, se nenhuma pessoa há para embarcar ou desembarcar. De um hospital desativado. De um logradouro estreito onde ninguém esteja nele andando.

### 13. Inovação artificial de estado de lugar, coisa ou pessoa

Art. 312 – Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.

Pena: detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único: Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

Não se compreende a inclusão deste delito entre os “crimes de trânsito”, porque não tendo caracteristicamente essa qualidade, é apenas uma infração a eles relativo. Poderiam ser criminalizadas, não sem disparate, condutas como falso testemunho ou falsa perícia, comunicação falsa, favorecimento pessoal em crimes de acidente de trânsito ou, ainda, falsificação de documentos de veículos etc.

O tipo apresenta semelhança com o de fraude processual previsto no art. 347, CP. Desta feita, como se vê de sua descrição, pune-se qualquer pessoa que inovar estado de lugar, coisa ou de pessoa (enumeração taxativa, i.e., sem possibilidade de ampliação), nos casos relativos a acidente automobilístico. Outra vez mais (antes foi no crime de “racha”) o legislador identificou a espécie do veículo: automóvel, substantivo referente ao adjetivo “automobilístico”. Porém, como já se disse, é possível aqui a interpretação extensiva para compreender todos os veículos automotores terrestres, ampliando-se a norma, porque bem evidente o intuito do legislador em abrangê-los. Não teria sentido excluir desta tipicidade especial, os acidentes envolvendo outras espécies de veículos automotores, a exemplo de motocicletas, caminhões, camionetas etc.

Inovar é apresentar novidade; a conduta criminosa consiste em operar modificação ou alteração artificial, ardilosa, fraudulenta enfim, do estado de lugar (arrancar placa de sinalização, trocá-la por outra, danificar o semáforo etc.), de coisa (alterar a posição dos veículos, furar os seus pneus, amassar ou desamassar sua lataria etc.) ou de pessoa (mudar o aspecto físico exterior do condutor).

Tal inovação artificial haverá de ser feita pelo sujeito com o fim de (elemento subjetivo do tipo) induzir a erro o agente policial, o perito ou o juiz. São estes personagens quem, sobre serem protagonistas das investigações ou do processo penal, poderão, na prática de seus atos, ser levados à distorcida análise e julgamento dos fatos, comprometendo a pesquisa da verdade real e da correta justiça penal. A conduta deverá ter idoneidade suficiente para induzir aquelas pessoas em erro, não configurando o crime se a inovação for grosseira ou facilmente perceptível.

Automobilístico é o acidente, no sentido do texto, aquele que decorre da ação causante praticada através de um ou mais veículos automotores (ex., um só auto-ônibus atropela um pedestre ou vários automóveis colidem entre si ferindo seus ocupantes). Destarte, será acidente aéreo e não automobilístico se um avião cair sobre um automóvel matando os ocupantes deste ou da-

quele, ou de ambos veículos. Automobilístico também não será o acidente em que um prédio desabar sobre um automóvel, casos esses que não estarão abrangidos pelo tipo em exame.

De qualquer forma, necessário é que do acidente automobilístico tenha havido vítima, qual seja, pelo menos uma pessoa que tenha sofrido lesão corporal ou morte.

A conduta incriminada poderá ser realizada na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial (que, se não for a mesma coisa, está compreendido naquele) ou processo penal. Porém, *ad cautelam*, previu o legislador que o crime de inovação artificial se configura ainda que não iniciados, quando da inovação, aqueles procedimentos ou processo penal (Parágrafo único). Agiu de forma acertada, posto que o comprometimento das provas e seus elementos poderá decorrer da conduta criminosa a ser praticada desde quando da ocorrência do fato.

### Considerações finais

Como se disse no início, estas são as minhas primeiras reflexões e análise dos novos crimes de trânsito. Apesar de carecer de rigor científico na exposição e menor riqueza de conteúdo – com antecipadas escusas àqueles que pensaram em fazer aprofundado estudo da questão –, poderá servir como pequena contribuição para os debates e controvérsias que possivelmente não haverão de faltar. Afinal, “soberba, e refinada, é abster-se de obrar para não se expor à crítica” (Unamuno, Vida de Dom Quixote e Sancho). A polêmica é necessária; somente não se polemiza com os mortos.

No país mundialmente identificado como campeão de acidentes de trânsito, realmente exigia-se tratamento punitivo mais exasperado contra os infratores, no âmbito administrativo e penal. Sob este último aspecto, a nova lei representa grande avanço, mas a impressão que se tem é que na sua elaboração, notadamente pela incriminação de condutas e sua punição, interferindo com a liberdade individual, teria o legislador faltado com o melhor cuidado que se nota nas antigas leis penais. Aliás, as mais recentes, talvez pela forma apresada de feitura, têm gerado maiores transtornos de interpretação e aplicação, fazendo do direito penal positivo uma coisa assistemática, absurdamente impondo penas maiores para crimes menores.

Dentre as várias leis disparadas nos últimos tempos, está aquela denominada lei de porte de arma de fogo, da qual não se sabe a data de sua vigência, tipifica o uso de brinquedo feito arma para cometer crimes e, ainda, pune mais rigorosamente o mero disparo de arma de fogo do que o disparo que expõe a vida de alguém a perigo; ou aquela outra, de crime de tortura, causando ao



operador do direito um sofrimento desnecessário, angustioso, acerca da progressividade ou não do regime prisional, mas não a progressão em relação àquele crime em si e, sim, em relação a outros delitos hediondos e a estes equiparados.

Posto que a lei penal, como todas as leis, é dirigida ao povo, não custaria muito lhe propiciar, e também aos operadores do direito, maior facilidade de interpretação, com melhor ordenação das condutas proibidas, emprego de um só verbo para se referir àquelas ações iguais, melhor esclarecimento sobre aquilo que seja novo para todos, utilização de palavras, vocábulos e expressões que não contenham ambigüidade. Muito importante, também: uma lei que se harmonize com outras; enfim, uma lei na sua maior e melhor expressão. Caso contrário, estará causando um “grande risco de grave dano” para o sistema jurídico e não será ... contra o condutor de veículo que se lançará o apodo da negligência, imprudência ou imperícia.