

# Breves comentários acerca do crime de homicídio culposo na direção de veículo de acordo com a nova Lei 12.971/14

Carlos Alberto Garcete de Almeida

**SUMÁRIO:** 1 Introito. 2 Delito de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob a égide da Lei Federal n. 12.971/14. 2.1 O art. 302, § 2º, do CTB. 2.2 Desproporcionalidade das penas previstas no art. 302 do CTB. 3 Delito de racha “qualificado”. Art. 308, § 2º, do CTB. Antinomia (aparente). 4 Conclusão. Referências bibliográficas.

Direito Penal e Processual Penal.

**Resumo:** Este artigo tem por escopo abordar o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, especialmente nos casos de “rachas”, à luz da recente Lei Federal n. 12.971/2014, que altera alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro

**Palavras-chave:** Direito Penal e Processual Penal. Código de Trânsito Brasileiro. Homicídio na direção de veículo. Lei n. 12.971/14.

## 1 Introito

Recentemente, foi editada a Lei Federal n. 12.971, de 9 de maio de 2014, que altera alguns artigos da Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito.

A nova lei entrará em vigor no 1º dia do 6º mês após a sua publicação (vacatio legis). Como a publicação ocorreu em 12 de maio de 2014, a efetiva entrada em vigor dar-se-á em **1º de novembro de 2014**.

A população brasileira, de há muito, tem cobrado das autoridades do Poder Legislativo a produção de legislação mais rigorosa para os chamados “crimes de trânsito”, haja vista os inúmeros acidentes provocados na condução de veículos automotores, muitos dos quais a resultar na morte de pessoas que transitam em logradouros públicos. Não sem razão: no Brasil são registradas, por ano, em torno de 40.000 mortes e 376.589 feridos. A cada 22 minutos, uma pessoa morre em acidente de trânsito; a cada 57 segundos, ocorre um acidente de trânsito[1].

Esses acidentes e tragédias, no mais das vezes, decorrem de motoristas que conduzem

veículos automotores em velocidades acima das permitidas para a via e/ou de agentes com capacidade psicomotora alterada em razão de influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência; ou que participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística (“pega” ou “racha”) ou, ainda, exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada por autoridade competente.

Nesse sentido, é imperioso anotar que a prevenção dos acidentes de trânsito se dá com políticas públicas, mudança cultural da sociedade e efetiva educação de trânsito desde o ensino fundamental. O direito penal, é ressaltado, apresenta-se como a ultima ratio. Penas mais elevadas não haverão, por certo, de suprir as necessidades antes destacadas. É bem verdade que, de acordo com Jakobs[2], a pena é uma reação a uma violação normativa. Segue-se que um dos objetivos da pena é demonstrar que se deve respeitar a norma violada. Essa reação acontece sempre a expensas do responsável pela violação normativa. Entrementes, é a conscientização popular da problemática que pode colimar um futuro melhor.

Nessa linha de raciocínio, além da própria “cobrança” da sociedade para que as leis de trânsito sejam recrudescidas pelos legisladores e mandatários do voto popular, tem-se percebido, no cotidiano das varas criminais, inúmeros inquéritos policiais e posteriores processos criminais onde os fatos imputados aos investigados ou réus são tratados genericamente sob a conduta de “dolo eventual”, com total desprezo à classificação técnica da culpa (consciente e inconsciente). De acordo com o art. 18, inciso I, do Código Penal, diz-se o crime doloso quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo. A propósito, tal “praxe” deve ser revista para receber tratamento mais técnico já que, em casos tais, é mister que o agente, de fato, tenha assumido conscientemente o risco de causar o resultado morte a outrem.

Nada obstante, essa premissa tem sido olvidada amiúde sob a bandeira de obter sanções criminais mais rígidas. Isso porque o crime de homicídio simples previsto no art. 121, caput, do Código Penal tem pena de reclusão de 6 a 20 anos, enquanto que o crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor previsto no Código de Trânsito Brasileiro tem pena de detenção, de 2 a 4 anos, podendo ser aumentada de um terço à metade, se o agente (i) não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação, (ii) praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada, (iii) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente e (iv) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Em meio a todos esses fatores, exsurge, então, a indigitada Lei Federal n. 12.971/14, que, entre outras coisas, passa a disciplinar, especificamente, a conduta criminosa do agente que causa a morte de outrem, na direção de veículo automotor – os chamados “pegas” ou “rachas” – ou quando o conduz sob a influência de álcool ou droga.

No tanto que interessa a este ensaio, passemos ao exame do crime de homicídio

culposo na direção de veículo automotor sob a égide da novel lei.

## **2 Delito de homicídio culposo na direção de veículo automotor sob a égide da Lei Federal n. 12.971/14**

### **2.1 O art. 302, § 2º, do CTB**

A lei em comento alterou a redação do Código de Trânsito Brasileiro no que pertine ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor. A primeira incongruência evidenciada é que dois artigos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) passam a tipificar tal conduta, quando, por respeito à técnica legislativa, máxime em se tratando de um código, haveria de existir apenas um artigo a prever a norma incriminadora penal e todas as suas qualificadoras e/ou causas de aumento de pena. É o que Lourival Vilanova denomina de coerência lógica do sistema:

#### **“Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção do veículo automotor.**

Penas – detenção, de 2 a 4 anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

**§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:**

**Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (NR)**

Veja-se que, com a supracitada modificação legislativa, a alteração se deu apenas no tocante à forma de cumprimento da pena — de “detenção” para “reclusão”. De lembrar-se que, nos termos do art. 33 do Código Penal, a pena de reclusão deve ser cumprida em regime fechado, semiaberto ou aberto. A de detenção, em regime semiaberto, ou aberto, salvo necessidade de transferência a regime fechado. Em outras palavras, no sistema de reclusão, o apenado pode iniciar o cumprimento da pena em regime fechado; no sistema de detenção, a pena deve ser iniciada em regime semiaberto ou aberto.

Qual a diferença prática, então, com a nova Lei? Nenhuma! É que a lei em comento prevê pena de 2 a 4 anos de reclusão para o homicídio culposo se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente.

Sucedem que, a teor do que preceitua o art. 33, § 2º, alínea “c”, do Código Penal, o condenado não reincidente, cuja pena seja **igual ou inferior a quatro anos**, pode, desde o início, cumpri-la em regime aberto. Por corolário, é irrelevante, no tocante a este delito, que a pena em concreto seja de reclusão ou detenção porque não haverá, em princípio, regime fechado.

## **2.2 Desproporcionalidade das penas previstas no art. 302 do CTB**

Outra grande incongruência sistêmica desta Lei é o fato de que o § 1º do art. 302 prevê causas de aumento de um terço à metade da pena base de detenção de 2 a 4 anos se o agente (i) não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação, (ii) praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada, (iii) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente e (iv) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Contudo, se o agente causar a morte porque conduzia o veículo **alcoholizado ou sob influência de entorpecentes** – hipótese do § 2º – terá pena de reclusão de 2 a 4 anos.

Logo, nestes casos, a pena de quem causa morte porque conduzia o veículo alcoholizado ou sob influência de droga é inferior a de quem causa a morte porque, por exemplo, não possui carteira de habilitação. Não há dúvida da flagrante desproporcionalidade da norma penal incriminadora nesta situação.

## **3 Delito de racha “qualificado”. Art. 308, § 2º, do CTB. Antinomia (aparente)**

A despeito de o sobredito art. 302, § 2º, ter disciplinado o que tem sido chamado de homicídio culposo qualificado, a nova Lei trouxe, ainda, outra conduta típica aparentemente semelhante:

“**Art. 308.** Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Se da prática do crime previsto no “caput” resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

**§ 2º Se da prática do crime previsto no “caput” resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.” (NR)”**

Não bastassem as asserções acima, é de se notar que o art. 302 do CTB reputa típica a conduta de quem pratica crime de homicídio culposo na direção de veículo. Porém, inclui uma qualificadora (parágrafo segundo) quando o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou quando participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente. Observe-se que, nesta hipótese (homicídio culposo na direção de veículo), a participação em competição (“racha” ou “pega”) e a demonstração de perícia em manobra é que qualificam o crime.

Por sua vez, o art. 308, § 2º, do CTB pune a conduta de quem participa, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, a gerar situação de risco à incolumidade pública ou privada. Já, aqui, a qualificadora se dá quando o cometimento do crime previsto no “caput” (participação em racha) resultar morte e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo. Nesta situação, é a morte que qualifica o crime.

Em última razão, o legislador pecou na falta de tecnicidade na medida em que qualificou e apenou, de maneira diversa, condutas muito próximas em detrimento da unidade sistemática que deve subsistir em qualquer legislação.

A respeito dessas novas sanções, parte da doutrina tem asseverado que as condutas do art. 302, § 2º, e art. 308, § 2º, ambos do CTB seriam inconciliáveis. Cite-se, ad exemplum, a respeitável opinião de Luiz Flávio Gomes[3]:

“(…)

O problema aqui no art. 308 o resultado morte provocado culposamente aparece como qualificadora do delito de participação em ‘racha’. Já no art. 302 (homicídio culposo), é a participação em ‘racha’ que o torna qualificado (mais grave). No delito de participação em ‘racha’ é a morte que o qualifica. No delito de homicídio, é a participação no racha que o qualifica. Mas tudo isso é a mesma coisa! O mesmo fato foi descrito duas vezes. Na primeira situação (art. 302), a descrição legal foi de trás para frente (morte em virtude do ‘racha’); na segunda (art. 308), da frente para trás (‘racha’ e depois a morte). Para não haver nenhuma dúvida (talvez essa tenha sido a preocupação do emérito legislador), descreveu-se o mesmo fato duas vezes. Seria uma mera excrecência legis (o que já é bastante reprovável), se não fosse o seguinte detalhe: No art. 302 (homicídio culposo em razão de ‘racha’) a pena é de reclusão de dois a quatro anos; no art. 308 (‘racha com resultado morte decorrente de culpa’) a pena é de cinco a dez anos de reclusão! Mesmo fato, com penas diferentes (juridicamente falando, sempre se aplica a norma mais favorável ao réu, ou seja, deve incidir a pena mais branda – in dubio pro libertate).”

Pois bem. O art. 302, § 2º, apresenta duas hipóteses de homicídio culposo na direção de veículo automotor: 1ª) quando condutor se encontrava alcoolizado ou sob influência de droga, ou; 2ª) quando participe, em via, de disputa, competição automobilística ou de exibição ou demonstração de perícia em manobra do veículo. Pena: 2 a 4 anos de reclusão.

O art. 308, § 2º, refere-se à conduta daquele que participa de competição automobilística não autorizada por autoridade competente, **gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada**, e que resulte morte. Pena: 5 a 10 anos de reclusão.

Não se vislumbra entre tais preceitos a existência de antinomia. As condutas são assemelhadas, mas não semelhantes, haja vista que o art. 308 – que possui pena mais exasperada, ou seja, 5 a 10 anos de reclusão – exige que a conduta, além de causar a morte de alguém, **gere situação de risco à incolumidade pública ou privada**. Força concluir que o preceito primário do art. 308 urge que o homicídio culposo na direção de veículo tenha gerado “**crime de perigo concreto**” à coletividade.

Assim, a contrario sensu do que vem sendo preconizado, não se trata de condutas semelhantes e que, por isso, ter-se-ia que aplicar a lei penal mais benéfica. Tampouco, poder-se-ia dizer que haveria incompatibilidade na aplicação dessas normas.

Conforme adverte Maria Helena Diniz[4], o conceito normativo contém uma potencialidade que possibilita a subsunção dos objetos individuais por ele abarcados, excluindo os que não o são.

Cumpra não perder de vista que, em Diniz[5], a **antinomia** é o conflito entre duas normas, dois princípios, ou de uma norma e um princípio geral de direito em sua aplicação prática a um caso particular. É a presença de duas normas conflitantes, sem que se possa saber qual delas deva ser aplicada ao caso singular. Para que se tenha uma antinomia real, é necessário: a) incompatibilidade; b) indecidibilidade; e c) necessidade de decisão.

Não é o que ocorre com os artigos 302 e 308 — ainda que sua construção seja de péssima técnica legislativa — porque podem ser aplicados aos casos concretos a partir da hermenêutica consentânea. Tércio Sampaio Ferraz Jr[6] leciona que antinomia real é a oposição que ocorre entre duas normas contraditórias (total ou parcialmente) emanadas de autoridades competentes num mesmo âmbito normativo, que colocam o sujeito numa posição insustentável pela ausência ou inconsistência de critérios aptos a permitir-lhe uma saída nos quadros de um ordenamento dado. Os arts. 302 e 308 não se afeiçoam ao referido conceito.

Deve ser sublinhado aqui a vetusta lição de Von Liszt acerca da noção de bem jurídico, no sentido de que a ordem jurídica tem por função a tutela de bens ou interesses, individuais e sociais. Ademais, o objeto jurídico do crime é imprescindível para a classificação dos crimes e, sobretudo, para a interpretação da lei. Fragoso[7], por sua vez, traz a lume a seguinte lição:

“Como se sabe, ROCCO dividia o objeto do crime em substancial e formal. Por objeto substancial entendia aquilo que o direito penal, mediante seus preceitos e suas sanções, juridicamente, protege, e o crime, efetivamente, lesa ou expõe a perigo, ou seja, o bem ou interesse humano tutelado pela norma. O objeto formal do crime seria constituído pelo direito do Estado às ações ou omissões impostas sob ameaça de pena, ou seja, o direito subjetivo público estatal à obediência ou observância dos preceitos penais. O objeto substancial subdividia-se em: a) genérico – comum a todos os crimes, constituído pelo interesse do Estado à segurança das condições de vida em comum, ou seja, à segurança da própria existência ou da própria conservação; b) específico – variável, na sua qualidade, conforme a espécie do crime, sendo constituído sempre por um bem ou interesse próprio da pessoa diretamente atingida pelo crime (sujeito passivo).”

Esse magistério se mostra aqui pertinente para demonstrar que não há identidade de objetos jurídicos entre os artigos em confronto. Com efeito, o art. 302 do CTB contempla a tutela penal da vida humana; o art. 308 do mesmo Código tutela, além da vida humana, a incolumidade pública. As tutelas penais são diversas. Logo, os

preceitos secundários das normas incriminadoras têm dosagens distintas. Por isso, a resposta penal é maior no art. 308.

#### **4 Conclusão**

A sanção do art. 308, § 2º, do CTB é mais rígida do que aquela prevista para o art. 302, § 2º, do mesmo Código, porquanto sua aplicação ocorrerá quando a ação do condutor **gerar situação de risco à incolumidade pública ou privada**, diferentemente do texto deste último tipo penal.

Inexiste a presença de antinomia real entre os dispositivos, já que, para tanto, seriam necessários três elementos: a) incompatibilidade; b) indecidibilidade; e c) necessidade de decisão.

As normas em comento são perfeitamente harmonizáveis, a despeito da péssima estrutura de técnica legislativa.

**Carlos Alberto Garcete de Almeida** é juiz de Direito da 1ª Vara do Tribunal do Júri em Campo Grande (MS). É mestre em Direito Constitucional (PUC/RJ), doutorando em Direito Processual Penal (PUC/SP) e professor de Direito Processual Penal (ESMAGIS/MS).

#### ***Referências bibliográficas***

DINIZ, Maria Helena. Compêndio de introdução à ciência do direito. 24. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. Objeto do crime. Disponível em [http://www.fragoso.com.br/eng/arq\\_pdf/heleno\\_artigos/arquivo60.pdf](http://www.fragoso.com.br/eng/arq_pdf/heleno_artigos/arquivo60.pdf). Acesso em 5-6-2014.

GOMES, Luiz Flávio Gomes. Nova lei de trânsito: barbearagem e derrapagem do legislador (?). Disponível em <http://atualidadesdodireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbearagem-e-derrapagem-do-legislador/>. Acesso em 5-6-2014.

JAKOBS, Günter. Tratado de direito penal. Belo Horizonte: Del Rey, 2009.

---

[1] Disponível em [http://: www.transitobr.com.br](http://www.transitobr.com.br); Acesso em 5-6-2014.

[2] JAKOBS, Günter. Tratado de direito penal. Belo Horizonte: Del Rey, 2009. p. 20.

[3] GOMES, Luiz Flávio Gomes. Nova lei de trânsito: barbeiragem e derrapagem do legislador (?). Disponível em <http://atualidadesdodireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbeiragem-e-derrapagem-do-legislador/>. Acesso em 5-6-2014.

[4] DINIZ, Maria Helena. Compêndio de introdução à ciência do direito. 24. ed. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 442.

[5] Op.cit., p. 503.

[6] Apud Maria Helena Diniz. Op.cit., p. 503

[7]FRAGOSO, Heleno Cláudio. Objeto do crime. Disponível em [http://www.fragoso.com.br/eng/arq\\_pdf/heleno\\_artigos/arquivo60.pdf](http://www.fragoso.com.br/eng/arq_pdf/heleno_artigos/arquivo60.pdf). Acesso em 5-6-2014.