

Fernando Nogueira

# CRIMES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO

*Comentários às normas gerais  
e aos crimes de trânsito*

**DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA**

**7ª EDIÇÃO**  
REVISTA, ATUALIZADA  
E AMPLIADA

2021

 **EDITORA**  
*Jus*PODIVM  
[www.editorajuspodivm.com.br](http://www.editorajuspodivm.com.br)



*Capítulo I*  
**INTRODUÇÃO**

---

**ANTES E DEPOIS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO (LEI FEDERAL N. 9.503/97): AS DRÁSTICAS CIFRAS DE MORTES POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL**

Até 22 de janeiro de 1998, não tínhamos disposições criminais previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Passamos a tê-las somente no dia 23 de janeiro de 1998, quando entrou em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei Federal n. 9.503, de 1997.

Até então, as condutas que caracterizavam crimes de trânsito subsumiam-se principalmente aos arts. 121, § 3º e 129, § 6º, do Código Penal (homicídio culposo e lesão corporal culposa) e às contravenções penais dos arts. 32 e 34, da Lei das Contravenções Penais, estabelecida pelo Decreto-lei 3.688/41.

Com o advento do Código de Trânsito, as normas penais acima referidas deixaram de ter aplicação às infrações penais relativas ao trânsito, sobretudo àquelas que são praticadas na direção de veículos automotores.

A triste cifra que cabe ao Brasil, que ocupa a posição de um dos países do mundo com maior número de mortes por ano em acidentes de trânsito, foi fator determinante da inclusão de tipos penais próprios do trânsito, no Código de Trânsito que passou a vigorar no início de 1998, com o fim de trazer um horizonte em que haja diminuição do número de mortes e das sequelas graves causadas cotidianamente por acidentes de trânsito.

O Código de Trânsito estabelece em seu art. 1º, § 2º, que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e, em seu art. 28, dispõe que é dever de todo condutor dirigir de forma segura.

Tal diploma legal, desde 1998, passou por várias modificações, inclusive em sua parte criminal, da qual nos ocuparemos neste estudo.

Nesta reedição de nosso trabalho, nos ocupamos das normas gerais aplicáveis aos crimes de trânsito (arts. 291 a 301) e dos crimes de trânsito em espécie (arts. 302 a 312).

O interesse pela matéria advém não apenas pela vivência com as questões técnicas atinentes aos delitos de trânsito, em processos criminais, como também pela preocupação que os acidentes de trânsito provocam, matando e incapacitando milhares de pessoas todos os anos.

Com 40.721 vítimas em 2019, segundo relatório anual da Líder, administradora do seguro DPVAT, as mortes no trânsito são a décima principal causa de mortalidade do Brasil. O *ranking* é encabeçado pelas vítimas de problemas de saúde como câncer (223.757) e doenças do coração (175.950) e cerebrovasculares (99.904), segundo o Datasus de 2018 – último ano atualizado –, plataforma de dados sobre mortalidade do Ministério da Saúde. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/coronavirus-ja-mata-mais-que-acidente-de-transito-por-dia-no-brasil/> – acesso em 16 de maio de 2020.

Lamentavelmente, em 2020, esse triste número somente foi superado pela pandemia do covid-19, que já ceifou a vida de mais de 68 mil brasileiros, infectando mais de um milhão e setecentas mil pessoas em todo o território nacional, isso até meados de julho de 2020, quando escritas estas linhas.

No início do ano de 2018, foi publicada a **LEI Nº 13.614, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos

## O DIREITO PENAL DO TRÂNSITO E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DE NOSSA LEGISLAÇÃO NESSE TEMA

---

### 1. NOÇÃO

A especialização é realidade inevitável nos tempos atuais, em todos os ramos do conhecimento, em que as novidades surgem e as informações fluem com espantadora velocidade. E passa a ocorrer a especialização dentro das áreas já especializadas. É o que começa a se verificar nas Ciências Penais.

Do mesmo modo que já se fala em Direito Penal Tributário, no tocante aos delitos contra a ordem tributária (Lei n. 8.137/90), anuncia-se já há algum tempo o Direito Penal Ambiental, enriquecido principalmente em face da Lei n. 9.605/98, que define mais de cinquenta crimes contra o meio ambiente.

Assim, o Direito Penal do Trânsito há de ser concebido como o conjunto de normas penais que preveem os crimes praticados na direção de veículos automotores, os que têm relação direta ou indireta com o trânsito e as respectivas penas, com o objetivo de proteger a incolumidade pública, privada, o patrimônio, a vida, a integridade corporal das pessoas e a segurança no trânsito em seu sentido mais amplo.

Devemos reconhecer, porém, que não se trata ainda de ramo dotado de autonomia científica. Tal como se verifica com o denominado Direito Penal Econômico. Assim, a matéria, a rigor, se insere no Direito Penal em sentido *lato*.

E a importância dessa área especializada, dentro do Direito Penal, ganha relevância ainda maior quando se sabe que, no Brasil, todos os anos, cerca de 45 mil pessoas perdem suas vidas em acidentes de trânsito.

Nesse sentido, notícia um pouco mais generosa com o nosso país em relação aos dados divulgados pela OMS, em Genebra, em maio de 2016<sup>1</sup>:

Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito.

A cada ano, cerca de 45 mil pessoas perdem suas vidas em acidentes de trânsito no Brasil. A violência envolvendo particularmente motociclistas está se tornando uma epidemia no país. Dados preliminares do Ministério da Saúde apontam que, em 2013, os acidentes com motos resultaram em 12.040 mortes, o que corresponde a 28% dos mortos no transporte terrestre. Nos últimos seis anos, as internações hospitalares no Sistema Único de Saúde (SUS) envolvendo motociclistas tiveram um crescimento de 115% e o custo com o atendimento a esses pacientes de 170,8%.

Diante desse cenário, o Ministério da Saúde está propondo uma série de ações intersetoriais, que deverão envolver outras esferas do Governo Federal, governos estaduais e municipais, para promoção de uma política específica de prevenção aos acidentes com motos. Nesta semana, o ministro da Saúde, Arthur Chioro, apresentou algumas das iniciativas em discussão durante a 68ª Assembleia Mundial da Saúde, em Genebra. “Não dá mais para não agir na dimensão preventiva dos acidentes com motos. É preciso propor novas medidas e elevar

---

1. Pelas informações da OMS, ocupamos o 4º lugar no mundo em mortes no trânsito (conforme números mencionados no Capítulo 1, acima). Pelas informações do blog acima, o 5º lugar. Apesar de ligeiras discordâncias numéricas, os números são assustadores, de longa data. E o Código de Trânsito, com as modificações que teve, não tem sido capaz de reduzir tais cifras. O que mostra que a lei apenas não resolve a grave temática.

essa discussão a um problema de saúde pública. Algumas propostas em estudo são a obrigatoriedade de apresentação da habilitação no momento da compra da moto, por exemplo, e a possibilidade de financiamento do capacete como um EPI [Equipamento de Proteção Individual], possibilitando a venda do item de segurança junto do veículo”, exemplificou o ministro da Saúde, Arthur Chioro.

Em novembro,<sup>2</sup> o Brasil sediou o 2º Road Safety, Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, com o objetivo de repactuar metas e traçar novas estratégias do governo e da sociedade para garantir a segurança da população e salvar milhões de vidas. “Uma constatação que observamos no Brasil, e que já vimos em outros lugares do mundo, é a redução do número de atropelamentos e acidentes de carro e o aumento de acidentes de motos. A moto está substituindo

- 
2. Oportuno assinalar, porém, que a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que desenvolve importante trabalho em relação ao estudo e prevenção de acidentes de trânsito no Brasil, publicou sólido estudo científico, em 2017, com a seguinte conclusão: “É preciso lembrar que os acidentes são causados por uma série de fatores ligados ao homem, à máquina e ao meio – entre os quais destacam-se a velocidade, a associação entre álcool e direção e o uso de telefone celular – e que, do ponto de vista da saúde, é necessário ter em mente que a implementação dos chamados fatores de proteção pode minimizar os efeitos deletérios dos acidentes de trânsito, desde que adequadamente utilizados. Esses fatores precisam ser observados em uma política que objetive enfrentar o problema com firmeza, com legislação e fiscalização correspondentes e, visto serem eles multissetoriais, somente a conjugação de esforços de todas as áreas envolvidas levará a que se tenha algum sucesso na sua prevenção. Medidas com esse objetivo são sobejamente conhecidas e estão elencadas por Reichenhein e col., em publicação de 2011. Cabe, portanto, ao Poder Público, em conjunto com a sociedade em geral, colocá-las em prática, visando a que o quadro que mostra mais de 100 óbitos e quase 500 internações / dia por lesões decorrentes de AT – números constatados por este trabalho – perca força e o Brasil deixe de conviver com a tragédia provocada pelos acidentes de trânsito” (Acidentes de Trânsito no Brasil: um Atlas de sua distribuição. 3 ed. São Paulo: Abramet, 2017, p. 267).

a bicicleta e o cavalo e também vem sendo utilizada como um instrumento de trabalho”, observou o ministro.

**NÚMEROS** – Segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde, o Brasil registrou 4.292 mortes de motociclistas em 2003, número 280% menor do que o registrado 10 anos depois (12.040). Parte do aumento de acidentes envolvendo motos se deve ao crescimento vertiginoso da frota no país. Entre 2003 e 2013, o número de motocicletas aumentou 247,1%, enquanto a população teve um crescimento de 11%.

De 2008 a 2013, o número de internações devido a acidentes de transporte terrestre aumentou 72,4%. Considerando apenas os acidentes envolvendo motociclistas, o índice chega a 115%. Em 2013, o SUS registrou 170.805 internações por acidentes de trânsito e R\$ 231 milhões foram gastos no atendimento às vítimas. Desse total, 88.682 foram decorrentes de motos, o que gerou um custo ao SUS de R\$ 114 milhões – crescimento de 170,8% em relação a 2008. Esse valor não inclui custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde.

**PERFIL DAS VÍTIMAS** – Segundo Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA 2011), que traça o perfil das vítimas de violências e acidentes atendidas em serviços de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde em capitais brasileiras, 78,76% das vítimas de acidente de transporte terrestre envolvendo motociclista são homens, na faixa etária de 20 a 39 anos. Entre os motociclistas ouvidos, 19,6% informaram o uso de bebida alcoólica antes do acidente e 19,7% estavam sem capacete.

“Os acidentes pegam uma faixa etária delicada da população. Para um país que está envelhecendo, essas pessoas impactam muito, já que estão em sua idade produtiva. Esses acidentes interferem no sistema de saúde, na previdência, no trabalho e, principalmente, na vida pessoal do indivíduo”, lembrou o ministro.



*Capítulo III*

**DAS NORMAS GERAIS APLICÁVEIS  
AOS CRIMES DE TRÂNSITO  
E DOS CRIMES DE TRÂNSITO EM ESPÉCIE**

---

**1. AS NORMAS GERAIS: ARTS. 291 A 301, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO**

**CAPÍTULO XIX  
DOS CRIMES DE TRÂNSITO**

**Seção I  
Disposições Gerais**

**Art. 291.** Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver: (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.705, de 2008)

I – sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)



II – participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

III – transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 3º (VETADO).

§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime.” (Incluído pela Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017).<sup>1</sup>

### 1.1. REGRA DE INTEGRAÇÃO

A norma do “caput” é regra de integração, que prevê a aplicação supletiva das normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal aos crimes praticados na condução de veículos automotores, naquilo em que o capítulo XIX do Código de Trânsito, lei especial, não disponha de forma diversa.

Ou seja, as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal serão sempre aplicadas de forma subsidiária,

---

3. O disposto na Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, entrará em vigor 120 depois da publicação oficial da lei, que se deu em 20 de dezembro de 2017. Ou seja, somente no dia 19 de abril de 2018 terão vigência as mudanças.

em situações de lacuna ou omissão do Código de Trânsito e naquilo em que não colidirem com a Lei 9.503/97, *lei especial* em relação ao Código Penal e ao Código de Processo Penal.

Cuida-se de regra de hermenêutica, segundo a qual a lei especial derroga a lei geral, sempre que dispuser sobre a matéria.

## **1.2. APLICAÇÃO DA COMPOSIÇÃO CIVILEXTINTIVA DA PUNIBILIDADE, DA TRANSAÇÃO PENAL E DA EXIGÊNCIA DE REPRESENTAÇÃO AO CRIME DE LESÃO CORPORAL CULPOSA DE TRÂNSITO E A SUPRESSÃO DO ART. 291, PARÁGRAFO ÚNICO, EM SUA REDAÇÃO PRIMITIVA**

A Lei 11.708, de 2008, em boa hora, suprimiu o parágrafo único da redação original do Código de Trânsito, que dispunha: *Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995.*

A antiga disposição causava a um só tempo perplexidade e sensação de impunidade, pois o Código de Trânsito parecia permitir a composição civil, a transação penal e a exigência de representação para os delitos de lesão corporal culposa de trânsito (art. 303, do Código de Trânsito), embriaguez ao volante (art. 306, do Código de Trânsito) e participação em competição não autorizada, o conhecido “racha” (art. 308, do Código de Trânsito).

E a regra, como posta, numa interpretação puramente literal (o mais pobre dos métodos interpretativos), poderia levar a crer que os três delitos comportariam a incidência dos três institutos. Mas esta interpretação literal, desejada por alguns, não vingou.

## 2. AS CONTROVÉRSIAS RESULTANTES DA PRIMITIVA E TRUNCADA REDAÇÃO

A primitiva redação do art. 291, § único, causou sérias controvérsias, pois somente o crime de lesão corporal culposa de trânsito era compatível com a exigência de representação, a composição civil *extintiva da punibilidade* e a transação penal (arts. 88, 74 e 76, da Lei 9.099/95).

A exigência de representação não se compatibilizava com os crimes de embriaguez ao volante e racha (arts. 306 e 308, do Código de Trânsito), delitos de ação penal pública incondicionada.

No tocante à composição civil, embora fosse e seja sempre possível, em qualquer delito, causava espécie imaginar que pudesse implicar *extinção da punibilidade* em crimes como a embriaguez ao volante e o racha (art. 306 e 308, do Código de Trânsito), que normalmente causam situação de risco para muitas pessoas e não somente perigo e dano para pessoas certas e determinadas, como se verifica na lesão corporal culposa de trânsito (art. 303, do Código de Trânsito).

## 3. A INTERPRETAÇÃO QUE PREVALECIA

Mas a norma precisou ser interpretada, como acontece com toda norma jurídica, inclusive a mais clara delas.

E, em princípio, prevaleceu o entendimento de que a representação e a composição civil *extintiva da punibilidade* limitavam-se ao crime de lesão corporal culposa de trânsito.

E a transação penal se estendia aos três crimes, lesão corporal culposa de trânsito, embriaguez ao volante e racha, pois os três delitos tinham, até então, penas máximas previstas não superiores a 2 anos e se inseriam, por isso, no rol das infrações penais de menor potencial ofensivo (art. 61, da Lei 9.099/95).

#### 4. A SUPRESSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO, DO ART. 291, E A NOVA PREVISÃO DO PARÁGRAFO 1º, I, II E III

O legislador, ciente da embaraçosa redação original do art. 291, § único, do Código de Trânsito, por meio da Lei 11.708, de 2008, o suprimiu por completo e editou o § 1º, no qual restringiu a composição civil *extintiva da punibilidade e a exigência de representação ao crime de lesão corporal culposa de trânsito* (arts. 74 e 76, da Lei 9.099/95), limitando ainda – e de forma clara e expressa – o âmbito de sua incidência, de modo que os institutos da composição civil extintiva da punibilidade, a transação penal e a exigência de representação somente serão aplicáveis: a) *se o agente não estiver embriagado ou sob influência de álcool*; b) *não estiver participando de racha* e c) *não tenha excedido em 50 km horários a velocidade máxima permitida para a via*.

Presente qualquer uma dessas situações, ainda que se trate de lesão corporal culposa de trânsito, não caberão a composição civil *extintiva da punibilidade*, nem a transação penal e *a ação penal será pública incondicionada*, ou seja, não haverá exigência de representação da vítima.

#### 5. CABIMENTO DA COMPOSIÇÃO, EM SENTIDO LATO, SEM O EFEITO DE EXTINGUIR A PUNIBILIDADE

A composição civil, em *sentido lato*, sempre será possível, em qualquer caso, *mas sem o efeito de acarretar a extinção da punibilidade*, nos termos do art. 74, § único, da Lei 9.099/95, nas situações do § 1º, I, II e III, acima comentados.

## **6. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E RACHA NÃO SÃO MAIS INFRAÇÕES DE MENOR POTENCIAL OFENSIVO. SOMENTE O CRIME DE LESÃO CORPORAL CULPOSA CONTINUA A SER CRIME DE MENOR POTENCIAL OFENSIVO**

Como as penas máximas cominadas para os crimes de embriaguez ao volante e racha são de 3 anos de detenção e multa, não se tratam mais de infrações penais de menor potencial ofensivo, que são somente aquelas cuja pena máxima prevista não ultrapasse 2 anos, isolada ou cumulativamente com outras penas, sujeitas ou não a procedimento especial (art. 61, da Lei 9.099/95).

Somente o crime de lesão corporal culposa de trânsito (art. 303, do Código de Trânsito) continua a ser infração de menor potencial ofensivo, pois a pena máxima prevista não ultrapassa 2 anos de detenção. Mas tal crime – é importante observar – somente será tratado como infração penal de menor potencial ofensivo se não houver, em sua prática, nenhuma das situações previstas no art. 291, § 1º, I, II e III, do Código de Trânsito.

## **7. RESUMO DAS CONSEQUÊNCIAS DO ART. 291, PARÁGRAFO 1º, I, II E III, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO**

### **7.1. SOMENTE O DELITO DO ART. 303 (LESÃO CORPORAL CULPOSA DE TRÂNSITO) COMPORTA OS TRÊS INSTITUTOS (COMPOSIÇÃO CIVIL EXTINTIVA DA PUNIBILIDADE, TRANSAÇÃO PENAL E EXIGÊNCIA DE REPRESENTAÇÃO DA VÍTIMA)**

Somente o delito do art. 303, do Código de Trânsito, admitirá a representação, a transação penal e a composição civil *extintiva da punibilidade*.

E ainda assim, desde que não incida nenhuma das situações impeditivas expressamente elencadas no § 1º, I, II e III



*Capítulo IV*  
**OS CRIMES DE TRÂNSITO**

---

**1. O CRIME DE HOMICÍDIO CULPOSO DE TRÂNSITO**

**Seção II**  
**Dos Crimes em Espécie**

**Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:**

**Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a 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: (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)**

**I – não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)**

**II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)**

**III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)**

**IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)**

**V – (Revogado pela Lei nº 11.705, de 2008)**

**§ 2º acrescentado pela Lei n. 12.971, de 9-5-2014, e revogado pela Lei 13.281, de 4 de maio de 2016**

**Penas – Revogado pela Lei 13.281, de 4 de maio de 2016.**

**§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:**

**Penas – reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (Incluído pela Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017).<sup>1</sup>**

## **1.1. BEM JURÍDICO TUTELADO**

É a vida humana, desde o nascimento com vida.

Sustentamos ainda que o legislador, ao prever a figura típica do homicídio culposo de trânsito, protege ainda a segurança no trânsito, que é direito de todos e dever dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

A Constituição Federal, em seu art. 5º, “caput”, assegura a todos o direito à vida. E o legislador infraconstitucional, ao prever o homicídio culposo de trânsito, faz valer o comando da lei maior, num contexto em que cada vez mais pessoas perdem suas vidas.

---

1. O disposto na Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, entrou em vigor 120 depois da publicação oficial da lei, que se deu em 20 de dezembro de 2017. Ou seja, somente no dia 19 de abril de 2018, tiveram eficácia as mudanças.

## 1.2. SUJEITOS DO CRIME

O crime é comum e pode ser cometido por qualquer pessoa.

Exige-se apenas que o autor do crime esteja na direção de veículo automotor. Ou seja, fazendo funcionar, movimentando, dirigindo e guiando o veículo automotor.

Sujeito passivo poderá ser qualquer pessoa, desde o nascimento com vida.

Se o homicídio culposo que tiver como vítima a gestante, por exemplo, produzir aborto, esse aspecto poderá ser considerado na dosimetria da pena, pelo magistrado, entre as circunstâncias judiciais do art. 59, do Código Penal, no tocante às consequências do crime.

Mas a produção de aborto, como consequência do crime, não é prevista na lei especial nem mesmo como causa especial de aumento, qualificadora ou agravante da pena, como se verifica no crime de lesão corporal dolosa (art. 129, do Código Penal).

## 1.3. CONDUTAS

Estar o agente na direção de veículo automotor<sup>2</sup>, ou seja, movimentando, acionando, dirigindo o veículo automotor, ainda que esteja ingressando na via naquele momento do acidente. E é necessário que o faça com culpa, imprevisão diante do previsível.

---

2. Anexo I, do Código de Trânsito:

VEÍCULO AUTOMOTOR – todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).



Desde a primeira edição deste trabalho, sustentamos que o legislador não se houve com a melhor técnica ao redigir o preceito, pois melhor teria feito se tivesse dito matar alguém, por culpa, na direção de veículo automotor, em lugar de dizer praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor. A imperfeição, contudo, não acarreta a inaplicabilidade do preceito por ofensa aos princípios da legalidade e da taxatividade no direito penal, como chegaram a sustentar alguns, despropositadamente a nosso ver.

Vale destacar que a conduta deverá ocorrer, de todo modo, *na direção de veículo automotor*. Ou seja, não basta que o sujeito ativo esteja parado, posicionado ao banco do motorista, para que o crime se perfaça.

É necessário que ele esteja conduzindo, dirigindo e movimentando o veículo na via. Assim, se o condutor, por exemplo, com o veículo já estacionado junto ao meio fio, abrir a porta e der causa a acidente, atingindo ciclista ou motociclista, ele responderá por homicídio culposo ou lesão corporal culposa nos termos do Código Penal (arts. 121, § 3º, e 129, § 6º, do Código Penal). Tal adequação típica se dará porque ele não estava dirigindo, movimentando, guiando o veículo automotor. Porém, se ele causa o acidente quando saía do local em que o veículo estava estacionado, nesse caso sim responderá nos termos do Código de Trânsito.

A lei não exige que o fato se dê na via pública,<sup>3</sup> como acontece na figura típica do art. 308, do Código de Trânsito (crime de racha).

Nesse sentido, adequada a lição de Victor Eduardo Rios Gonçalves e Fernando Capez:

---

3. Código de Trânsito:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.