

INFLUXOS DA LEI 12.971/14 NOS DELITOS DE HOMICÍDIO CULPOSO DE TRÂNSITO, EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E DISPUTA AUTOMOBILÍSTICA NÃO AUTORIZADA

Henrique Hoffmann Monteiro de Castro¹

Resumo: Enfrenta-se no presente estudo os influxos da Lei 12.971/14 (que alterou o Código de Trânsito Brasileiro) em relação aos delitos de homicídio culposo de trânsito, embriaguez ao volante e disputa automobilística não autorizada. O artigo se limitará à análise dos dispositivos penais da Lei 9.503/97, modificados pela recente Lei, a fim de verificar a dinâmica das mudanças e a consecução do desiderato de contribuir para a segurança no trânsito e assegurar punições severas àqueles que praticam crimes na direção de veículo automotor. Sem desmerecer a iniciativa legislativa em se conferir um tratamento mais rigoroso para situações em que a irresponsabilidade no trânsito ofende a integridade física e a vida de outrem, cumpre analisar pormenorizadamente o modo com que o legislador se livrou dessa incumbência, desafio que constitui o desiderato deste ensaio.

Palavras-chave: Crimes de trânsito; Código de Trânsito Brasileiro; Lei 12.971/14.

Abstract: It faces in the present study the inflows of Law 12.971/14 (that changed the Brazilian Traffic Code) regarding crimes of manslaughter, drunk driving and unauthorized auto dispute. The article is limited to the analysis of the criminal provisions of Law 9.503/97, modified by the recent Law, in order to verify the dynamics of change and achieving the goal to contribute to road safety and ensure severe punishment to those who commit crimes in the direction of motor vehicle. Without discrediting the legislative initiative to give a more rigorous treatment to situations where irresponsibility in traffic offends the physical integrity and the life of another, we must examine in detail the way the legislature got rid of this task, the challenge of this desideratum assay.

Keywords: Traffic crimes. Brazilian Traffic Code. Law 12,971 / 14.

1. DELINEAMENTOS INICIAIS

¹ Delegado de Polícia na Polícia Civil do Paraná. Ex-Delegado de Polícia na Polícia Civil do Mato Grosso. Ex-Advogado em Minas Gerais. Professor Universitário. Especialista em Direito Penal e Processual Penal pela Universidade Gama Filho. Especialista em Segurança Pública pela Faculdade Barddal. Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais. Possui diversos cursos pelo Ministério da Justiça, Ministério Público de Minas Gerais e Fundação Getúlio Vargas. Email; henriquehmc@gmail.com

Não se desconhece que os acidentes de trânsito configuram hodiernamente uma das principais causas de morte no Brasil. As pesquisas apontam que mais de 35 mil pessoas morrem por ano no trânsito do país². Os números da guerra do trânsito atingem níveis ainda maiores se levarmos em conta também as taxas de lesões corporais.

Essas tragédias quase em sua grande maioria não são fruto do acaso, mas decorrem particularmente de falhas humanas, motivadas especialmente por embriaguez e uso de drogas, excesso de velocidade e demais formas de desrespeito à regras de circulação e conduta.

A insegurança no trânsito certamente gera certo inconformismo e até revolta no seio social, não sendo razoável acreditar que a coletividade se sinta confortável com estatísticas como estas. Não por outro motivo a Organização das Nações Unidas (ONU) proclamou em Assembleia Geral, realizada no dia 2 de março de 2010 (Resolução A/64/L44 da ONU em 2 de março de 2010), o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ações para Segurança no Trânsito. A iniciativa visa estimular esforços para conter e reverter a tendência crescente de fatalidades e ferimentos graves em acidentes no trânsito em todo o mundo.

Como destaca a doutrina:

O número de acidentes de trânsito em nosso país assume o caráter de verdadeira calamidade pública. Ao cabo das férias escolares, a cada final de semana prolongado, as estatísticas traçam um perfil aterrorizante da situação nas estradas. São milhares de vítimas da imprudência. Mortos e feridos que engrossam melancólica lista, ceifando vidas de inocentes, com prejuízos irreparáveis de ordem emocional e mesmo para o Estado³.

Os fatores são muitos. Falta de fiscalização, pavimento ruim (fruto também da corrupção e da má qualidade do material empregado), rodovias e ruas mal sinalizadas, motoristas inabilitados em profusão, veículos sem condições de tráfego (de novo a corrupção “ajuda”), imprudência e irresponsabilidade de condutores, combinação mortal de álcool e direção e, por fim, confiança na

² *Anuário Brasileiro de Segurança Pública*. Ano 8. 2014. Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

³ PINTO, Lucia Bocado Batista; PINTO, Ronaldo Batista. *Trânsito*. In: CUNHA, Rogério Sanches; GOMES, Luiz Flávio. *Legislação criminal especial*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 967.

impunidade, facilitada por leis ruins, doutrina conivente e uma jurisprudência vacilante⁴.

Nesse sentido, o legislador ordinário sentiu a necessidade de aperfeiçoar o Código de Trânsito Brasileiro com vistas a dar uma resposta adequada aos anseios e reclames da sociedade, e promover efetividade ao comando inserido no art. 1º, 2º do CTB, segundo o qual o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos. Obviamente sem esquecer que o motorista deve conduzir o veículo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito (art. 28 do CTB). Afinal, a segurança dos cidadãos é tutelada pela Constituição logo no art. 5º, *caput*, o que abrange a tutela da incolumidade pública no trânsito⁵. Há evidente interesse estatal no funcionamento do sistema viário e na observância dos direitos dos usuários, garantindo-lhes segurança e estabelecendo um forte vínculo entre trânsito e cidadania.

Nessa linha foi editada a Lei 12.971/14, que altera a Lei 9.503/97 com o desiderato de contribuir para a segurança no trânsito e assegurar punições severas àqueles que praticam crimes na direção de veículo automotor⁶.

A Lei 12.971/14, editada em 09/05/2014, publicada em 12/05/2014 e em vigor desde 01/11/2014, promoveu alterações no CTB, tanto na parte administrativa quanto penal da Lei 9.503/97. Alterou os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 do Código de Trânsito Brasileiro, reforçando o rigor das sanções por infrações administrativas e crimes de trânsito, em especial aqueles relativos a corridas, competições, manobras e ultrapassagens perigosas, embriaguez e uso de drogas, geradores ou não de lesão corporal e morte.

O presente artigo se limitará à análise dos dispositivos penais do CTB modificados pela recente Lei. Isso não impede de frisar que as modificações na parte administrativa da norma consistiram em elevar os valores das penalidades pecuniárias para infrações administrativas de trânsito envolvendo corridas, competições e manobras

⁴ ARAS, Vladimir. **A Lei do Racha e a “rebimboca da parafuseta”**. Blog do Vlad. 2014. Disponível em: <<http://blogdovladimir.wordpress.com/2014/05/25/a-lei-do-racha-e-a-rebimboca-da-parafuseta/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

⁵ JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 5.

⁶ Justificativa do Projeto de Lei da Câmara dos Deputados 2.592/07 (com numeração 26/2013 no Senado), que foi convertido na Lei 12.971/14.

perigosas realizadas em vias públicas (arts. 173, 174 e 175 do CTB), além de ultrapassagens perigosas (arts. 191 e 203 da Lei 9.503/97).

Na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro, significativas alterações foram produzidas nos delitos de trânsito, especialmente no homicídio culposo de trânsito e na disputa automobilística não autorizada, inclusive por intermédio da criação de qualificadoras.

A iniciativa legislativa em se conferir um tratamento mais rigoroso para situações em que a irresponsabilidade no trânsito ofende a integridade física e a vida de outrem merece aplausos. Cumpre analisar pormenorizadamente o modo com que o legislador se livrou dessa incumbência, desafio que constitui o desiderato deste ensaio.

2. TÉCNICA LEGISLATIVA E LEI PENAL NO TEMPO

Antes de examinar as questões de cunho material, tarefa que será desenvolvida a seguir, fundamental pontuar que a recente Lei 12.971/14 pecou na forma ao desrespeitar as prescrições da correta técnica legislativa. Tais regras estão catalogadas na Lei Complementar 95/98, que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis. Dispõe o art. 8º do referido diploma legislativo:

Art. 8º A vigência da lei será indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento, reservada a cláusula "entra em vigor na data de sua publicação" para as leis de pequena repercussão.

(...)

§ 2º As leis que estabeleçam período de vacância deverão utilizar a cláusula 'esta lei entra em vigor após decorridos (o número de) dias de sua publicação oficial'. (Incluído pela Lei Complementar nº 107, de 26.4.2001)

A *vacatio legis* prevista no artigo 2º da Lei 12.971/14 foi inusitada ao estabelecer que a Lei entraria em vigor no 1º dia útil do 6º mês após a sua publicação. Nota-se o evidente descompasso dessa prescrição com as orientações emolduradas na Lei Complementar 95/98.

Noutro giro, convém destacar que a Lei alterou o CTB inovando com mudanças benéficas ao agente. E, nesse ponto, sabe-se que a lei penal posterior

benéfica retroage para beneficiar o réu, segundo o princípio da retroatividade da *lex mitior* (art. 2º, parágrafo único do CP).

Pois bem. no debate sobre a lei penal no tempo, discute-se se a lei aplica-se antes mesmo de entrar em vigor, isto é, se incide a *lex mitior* durante a *vacatio legis*.

Parte dos estudiosos entendem que se aplica a lei benéfica mesmo durante a *vacatio legis*, pois não deixa de ser lei posterior, devendo, pois, ser aplicada desde logo, além do fato de a *vacatio legis* existir para favorecer pessoas, não podendo o instituto ocasionar efeito oposto, ou seja, gerar prejuízo⁷.

De outro lado, percentual dos juristas sustentam que não se aplica a lei benéfica durante a *vacatio legis*, pois a lei nova ainda não vige nesse período, estando as relações sociais sob a regência da lei antiga⁸. O Supremo Tribunal Federal⁹ já se debruçou sobre o tema, prevalecendo essa corrente que nega vigência à norma durante sua *vacatio legis*, mesmo que benéfica ao réu. Acertada essa posição, a nosso ver, pois permitir vigência a uma norma que não existe no mundo jurídico consistiria em excrescência que fere as regras básicas de introdução ao estudo do direito.

3. ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

3.1. HOMICÍDIO CULPOSO DE TRÂNSITO

No tocante ao delito de homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor, inexistiu modificação na forma simples do delito, hospedada no *caput* do artigo 302 do CTB, tendo sido mantidos a conduta típica e a sanção penal correspondente. Ou seja, continuaram iguais os preceitos primário e secundário. Confira o texto legal:

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

⁷ COSTA JÚNIOR, Paulo José da. **Comentários ao Código Penal**. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 6; HUNGRIA, Nelson. **Comentários ao Código Penal**. v. 1. Rio de Janeiro: Forense, 1980; CERNICCHIARO, Luiz Vicente. **Vacatio Legis: lei penal inconstitucional**. Boletim do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais. São Paulo, n. 35, p. 16, nov. 1995.

⁸ BARROS, Francisco Dirceu de. **Direito Penal** – parte geral. Rio de Janeiro: Campus Jurídico. 2014, p. 9.

⁹ STF, Inq. 1.879-DF e RTJ 190/851.

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O legislador perdeu mais uma oportunidade de adequar a redação do tipo penal, que viola o princípio da taxatividade¹⁰ ao se valer da fórmula “praticar homicídio culposo”. Isso remete o intérprete necessariamente ao art. 121 do CP para identificar a conduta vedada (matar alguém, de forma culposa), criando verdadeiro tipo penal remetido.

As causas de aumento de pena tampouco foram alteradas, tendo sido deslocadas do antigo parágrafo único para o §1º, a fim de abrir espaço para a inovação contida no §2º. Veja que a redação persiste a mesma:

Art. 302. (...)

§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.

A Lei 12.971/14 criou uma modalidade qualificada no §2º para os casos em que 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. Perceba:

Art. 302. (...)

§ 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.

A disposição topográfica das majorantes em relação à qualificadora recebeu críticas doutrinárias:

¹⁰ NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010, p. 1243

Se não bastasse tal absurdo, além disso, a situação topográfica das causas de aumento de pena, que estão previstas no §1º, somente terão aplicação ao caput do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, tal como acontece, por exemplo, com o raciocínio correspondente à majorante relativa ao repouso noturno, elencada no §1º do art. 155 do Código Penal, que somente se aplica ao furto simples, previsto no caput do mesmo artigo. Dessa forma, se um motorista que dirigia com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, vier a atropelar alguém quando estava na condução de veículo de transporte de passageiros, por exemplo, somente responderá pelo §2º do mencionado artigo, sem a aplicação da majorante apontada na parte final do inciso IV, do §1º do art. 302 já referido. Portanto, um comportamento mais reprovável, sofrerá um juízo menor de reprovação, já que o §1º não poderá ser aplicado às hipóteses do §2º¹¹.

Registre-se, desde logo, que a lamentável redação do dispositivo não mencionou o resultado morte. O legislador deveria ter iniciado a escrita da norma penal com a forma simples do delito, acrescentando em seguida a circunstância qualificadora. Poderia ter pensado em algo como “matar alguém culposamente na direção de veículo automotor, estando o agente com capacidade psicomotora alterada ou participando de disputa ou competição automobilística”. Todavia, limitou-se a citar a particularidade que qualifica o crime.

A correção do equívoco legislativo deve ser feito pelo operador do Direito, que precisa interpretar a qualificadora em conjunto com a forma simples, sob pena de aceitarmos o absurdo de termos um delito autônomo no §2º do art. 302 do CTB, independente do *caput*, e ainda por cima crime de perigo, contrapondo-se ao crime de dano da cabeça do artigo.

De fato o condutor homicida que se encontra sob efeito de álcool ou outra substância entorpecente, ou que esteja disputando racha, merece uma reprimenda mais severa em razão do elevado desvalor de sua conduta e do resultado gerado, desprezando a necessidade de um mínimo de segurança viária e ignorando a exigência de paz no trânsito.

Todavia, em vez de estabelecer um patamar de pena superior ao crime em sua forma simples (2 a 4 anos), o legislador limitou-se a alterar a modalidade de pena privativa de liberdade de detenção para reclusão. É dizer, trata-se de forma

¹¹ GRECO, Rogério. **Os absurdos da Lei nº 12.971**, de 9 de maio de 2014. 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 17 out. 2014.

qualificada de qualidade de pena, e não de quantidade de pena, em verdadeira inovação na seara penal¹².

Ora, apenar o homicídio culposo de trânsito qualificado com a mesma sanção penal da modalidade simples fere as mais comezinhas regras de bom senso. Fácil reconhecer que, nesse particular, houve uma flagrante violação ao postulado da proporcionalidade, no seu aspecto de proibição de proteção deficiente:

Como decorrência lógica da função de imperativo de tutela que colore os direitos fundamentais, avulta a necessidade de que uma tal proteção há de se realizar de modo a satisfazer *exigências mínimas de tutela*. Afinal, como pontua Canaris, um dever de tomar medidas ineficazes não teria qualquer sentido. Entra em questão, aqui, a proibição de proteção deficiente (*Untermassverbot*), categoria que encerra uma aptidão operacional que permite ao intérprete determinar se um ato estatal – eventualmente retratado em uma omissão, total ou parcial – vulnera um direito fundamental¹³.

Parece claro que a mudança não atingiu a finalidade declarada dos autores do projeto. Como se sabe, a teor do art. 33 do CP, a diferença entre a detenção e reclusão limita-se à determinação do regime inicial do cumprimento de pena. Esse detalhe perde relevância ao considerarmos que o condenado não reincidente cuja pena seja igual ou inferior a 4 anos poderá desde o início cumpri-la em regime aberto (art. 33, §2º, c do CP). O homicida culposo de trânsito só seria condenado a regime diferente do aberto no caso de ser reincidente, o que é bastante incomum em crimes de trânsito, considerando que se trata de uma espécie de criminalidade episódica na vida das pessoas¹⁴.

Ademais, a previsão de pena de reclusão não impede que o juiz promova a substituição por penas restritivas de direitos, que pode ocorrer independentemente da quantidade da pena nos crimes culposos (art. 44, I, do CP).

Esse laxismo penal pontual só contribuirá para acirrar ainda mais a discussão sobre o dolo eventual e culpa consciente no homicídio culposo de trânsito

¹² SILVA, Marcelo Rodrigues da. **Comentários às inovações relativas aos crimes de trânsito - Lei 12.971/14**. Jus Navigandi, Teresina, ano 19, n. 4010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/28461>>. Acesso em: 18 out.. 2014.

¹³ FELDENS, Luciano. **Deveres de proteção penal na perspectiva dos tribunais internacionais de direitos humanos**. Direitos fundamentais e Justiça, n. 1, out./dez. 2007, p. 222.

¹⁴ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro**. Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

praticado por condutor embriagado ou participante de racha. Já há quem diga que o recém-nascido §2º do art. 302 do CTB afasta a aplicação do dolo eventual e permite a revisão criminal daqueles condenados por homicídio com dolo alternativo¹⁵. Ou seja, produzirá efeito contrário ao apregoado pelos parlamentares nas discussões legislativas e anunciado à população em geral.

Para alívio da comunidade jurídica, a Lei não incluiu dispositivo semelhante no crime de lesão corporal culposa (art. 303 do CTB), que permanece com as majorantes do homicídio culposo de trânsito, conforme preconiza o parágrafo único do dispositivo.

Outro problema surge ao se cotejar o art. 302, §2º com o art. 308, §2º do CTB, também novidade legislativa promovida pela Lei 12.971/14. A dificuldade aparece porque tanto a qualificadora do homicídio culposo de trânsito quanto a qualificadora da disputa automobilística não autorizada tratam da mesma situação fática, qual seja, racha doloso gerador de morte culposa. O fato de o legislador ter catalogado duplamente o mesmo fato, com consequências jurídicas distintas, fez nascer estranha antinomia que será destrinchada na parte deste artigo destinada a analisar o delito de disputa automobilística não autorizada.

No que concerne à qualificadora decorrente de o condutor se apresentar embriagado ou sob efeito de outra droga, tal previsão típica acarreta reflexos na discussão acerca do concurso de crimes entre homicídio culposo de trânsito (art. 302 do CTB) e embriaguez ao volante (art. 306 do CTB).

Antes dessa alteração legislativa, a conduta do motorista ébrio que causava morte culposa poderia ser encaixada no concurso material ou formal entre homicídio culposo de trânsito e embriaguez ao volante. Essa possibilidade foi aberta quando a Lei 11.705/08 revogou a majorante de homicídio praticado por condutor embriagado (art. 302, §1º, V), permitindo o concurso de crimes ante a inexistência de causa de aumento de pena específica. Entretanto, parcela considerável da doutrina e jurisprudência repelia o concurso de crimes, em razão da absorção do crime de perigo pelo crime de dano. Segundo esse entendimento, em razão do princípio da

¹⁵ GRECO, Rogério. **Os absurdos da Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014**. 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 17 out. 2014.

subsidiariedade, não se admite a punição de crime de perigo, existente para evitar a concretização do delito de dano, quando o dano já se efetivou¹⁶.

Essa contenda perdeu força agora que novamente o legislador torna absolutamente inviável a incidência do concurso de crimes, uma vez que a embriaguez qualifica o delito de homicídio culposo de trânsito e impede a incidência de concurso de crimes entre os arts. 302 e 306 do CTB, sob pena de *bis in idem*. Considerar a ebriedade para qualificar o homicídio culposo de trânsito e ao mesmo tempo para caracterizar a embriaguez ao volante equivaleria a punir o agente 2 vezes pelo mesmo fato, o que não se admite nas Ciências Criminais.

Diga-se, por oportuno, que nada foi alterado quanto à hipótese de liberdade provisória sem fiança estampada no art. 301 da Lei 9.503/97. Logo, ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, continua não se impondo a prisão em flagrante, nem se exigindo fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela. Detido o motorista em situação flagrancial do art. 302 do CPP, o delegado de polícia deve liberá-lo, deixando de submetê-lo ao cárcere.

3.2. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

O delito de embriaguez ao volante tem sido objeto, num passado recente, de inúmeras transformações legislativas, tendo sido sua ação nuclear alterada inicialmente pela Lei 11.705/08 e em seguida pela Lei 12.760/12 (Lei Seca). Profunda celeuma foi gerada na doutrina e jurisprudência acerca da classificação do referido injusto penal como crime de perigo concreto ou de perigo abstrato, bem como sobre os meios de prova aptos a comprovar a ocorrência da infração penal.

A figura típica demanda que o motorista conduza veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência (art. 306 do CTB). Atente-se novo ao texto legal, ligeiramente modificado pela Lei 12.760/12:

¹⁶ Por todos: NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010, p. 1253.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

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

§ 1º. As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

Nenhuma alteração foi realizada no tipo objetivo, persistindo o delito como crime de perigo abstrato, uma vez que o núcleo do tipo não traz nenhuma expressão indicativa da necessidade de perigo concreto para que o crime se aperfeiçoe, como por exemplo “expor a dano potencial a incolumidade alheia”. Portanto, continua a celeuma acerca da constitucionalidade dessa modalidade delitiva. Conquanto parcela dos juristas sustentem que para a tipificação de algum crime é indispensável o perigo concreto de dano a bem jurídico penalmente protegido¹⁷, a doutrina majoritária¹⁸ e o próprio Supremo Tribunal Federal¹⁹ já cimentaram a questão admitindo tal espécie de crime, como legítima e excepcional estratégia de defesa do bem jurídico contra agressões em seu estágio ainda embrionário. Baseado em dados empíricos, o legislador seleciona grupos ou classes de ações que geralmente levam consigo o indesejado perigo ao bem jurídico. A tipificação de condutas que geram perigo em abstrato acaba sendo a medida mais eficaz para a proteção de bens jurídico-penais supraindividuais. Logo, pode o Parlamento definir quais as medidas mais adequadas e necessárias para a efetiva proteção de determinado bem jurídico, permitindo-lhe escolher espécies de tipificação próprias de um direito penal preventivo. Apenas a atividade legislativa que transborde os limites da proporcionalidade poderá ser tachada de inconstitucional.

No que concerne à prova da materialidade, a ebriedade pode ser evidenciada por meio da concentração de álcool no organismo. Essa demonstração é mais comumente feita com o uso do etilômetro (conhecido como bafômetro), aparelho

¹⁷ Por todos: BITENCOURT. Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 27-28.

¹⁸ Representando todos: CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 24.

¹⁹ STF, HC 104410, Rel. Min. Gilmar Mendes, DJe 27/03/2012.

que mede o teor alcoólico no ar alveolar. Porém, a prova não precisa ser feita exclusivamente dessa forma, aceitando-se também a constatação de sinais indicadores da embriaguez, como exame clínico, perícia (no sangue e na urina), vídeo e prova testemunhal (art. 306, §§ 2º e 3º do CTB e Resolução CONTRAN 432/13).

Como o crime se perfaz não apenas pelo uso de álcool associado à direção, mas também pela condução de veículo automotor sob efeito de drogas, o exame toxicológico possui igual relevância como fonte de prova para essa espécie delitiva. Para espantar eventuais dúvidas de que se trata de prova admissível, foi incluído o termo “toxicológico” no §2º do dispositivo legal. O legislador deixou claro os meios de prova caso o investigado consinta em participar ativamente da produção probatória, sem que isso signifique desprezo pela garantia contra a autoincriminação (*nemo tenetur se detegere*). Inclusive pois são vários os meios de prova aptos a comprovar a materialidade delitiva, que independem de participação do suspeito. Isto é, o exame pericial não é o único hábil a comprovar a materialidade delitiva.

Além disso, convém negritar que a discussão sobre a suposta insuficiência do teste de bafômetro²⁰ perdeu sentido quando a ação nuclear deixou de exigir necessariamente certa quantidade de álcool por litro de sangue para que o crime se consumasse. A exigência legal atual é que o motorista esteja com a capacidade psicomotora alterada, seja qual for o grau etílico que apresente, inclusive porque o organismo de cada ser humano responde de forma distinta à intoxicação pelo álcool, a depender de fatores como genética, sexo, idade, altura e peso.

3.3. DISPUTA AUTOMOBILÍSTICA NÃO AUTORIZADA

Quanto ao crime de disputa não autorizada em via pública, mais conhecido como racha ou pega, houve alteração no elemento objetivo estampado no art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro.

O crime consiste em participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela

²⁰ JUNQUEIRA, Gustavo Octaviano Diniz; FULLER, Paulo Henrique Aranda. **Legislação penal especial**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 228.

autoridade competente. O restante do tipo penal, que continha a expressão reveladora da necessidade de perigo “desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada”, foi substituída por frase diferente, porém de conteúdo jurídico semelhante “gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada”. Analisemos:

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.

Ora, risco nada mais é do que um dano potencial. Vale dizer, as expressões são sinônimas. Dano potencial à incolumidade pública e privada e risco à incolumidade pública ou privada significam a mesma coisa. O tipo objetivo continua exigindo que o condutor, ao participar de racha, gere perigo à coletividade, rebaixando o nível da segurança viária. A corrente majoritária segue esse entendimento de que o art. 308 traduz crime de perigo concreto, exigindo a demonstração da potencialidade lesiva²¹. Nessa mesma linha o Supremo Tribunal Federal e o Superior Tribunal de Justiça²².

Mesmo que remota, essa ameaça contra terceiros deve ser comprovada²³, o que não significa que se deva indicar que uma vítima perfeitamente identificada tenha suportado algum risco, sob pena de impunidade, já que essa estirpe de crime é marcada quase sempre pela clandestinidade ou cumplicidade dos expectadores²⁴. Aliás, é da própria natureza dos pegadas que haja possibilidade de atentado à segurança das pessoas, porquanto envolvem necessariamente alta velocidade, na maioria das vezes acompanhada de álcool e desrespeito às normas básicas de circulação e conduta. Esse tipo de delito cria risco para terceiros indeterminados, já que a direção anormal do motorista é capaz de atingir o interesse

²¹ PIRES, Ariosvaldo de Campos, SALES, Sheila Jorge Selim de. Crimes de Trânsito na Lei 9.503/97. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 234; LOPES, Mauricio Antonio Ribeiro. Crimes de Trânsito. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 1998, p. 231. MARCÃO, Renato. Crimes de Trânsito. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 198; CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 350.

²² STF, HC 101698, Rel. Min. Luiz Fux, DP 30/11/2011; STJ, Resp 585.345, Rel. Min. Felix Fischer, DJU 16/02/2004.

²³ PINTO, Lucia Bocardo Batista; PINTO, Ronaldo Batista. Trânsito. In: CUNHA, Rogério CUNHA, Rogério Sanches; GOMES, Luiz Flávio (Org). **Legislação criminal especial**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 1106.

²⁴ JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 199.

jurídico de qualquer membro da coletividade que eventualmente esteja no raio de alcance do risco proibido.

Outra parte dos estudiosos sustenta que o crime é de perigo abstrato, não se demandando a comprovação do risco produzido, sendo dispensável a prova da probabilidade de ocorrência do dano.

A mudança de redação do tipo penal não obriga nenhuma das correntes a mudar de posicionamento, pois consistem em termos com equivalência semântica. No entanto, a alteração pode ter alguma serventia para jogar uma pá de cal sobre a alegação de alguns autores que afirmavam que o crime era de dano²⁵. Ademais, há quem diga que o crime era de perigo abstrato e passou a ser de perigo concreto²⁶.

Vale destacar que foi ofertada durante o processo legislativo a Emenda 02-CCJ com o desiderato de deixar claro que se tratava de crime de perigo abstrato, tendo sido rejeitada a proposição, o que reforçaria a conclusão de que a natureza do delito persiste sendo de crime de perigo concreto até mesmo por opção do legislador²⁷.

Também merece ser sublinhado que se cuida de crime culposos que, se convolado em lesão corporal ou homicídio, gera crimes dos artigos 129 ou 121 do Código Penal, em sua forma dolosa, porquanto seria um contrassenso transmutar um delito doloso em culposos, em razão do advento de um resultado mais grave²⁸.

Outra alteração legislativa consistiu na majoração da pena em abstrato máxima, que saltou de 2 para 3 anos. Isso significa dizer que o crime de racha não mais se enquadra como infração de menor potencial ofensivo (art. 61 da Lei 9.099/95), o que afasta sua apuração do Juizado Especial Criminal, repelindo-se os institutos despenalizadores correspondentes. A iniciativa merece aplauso, já que a disputa

²⁵ CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Lei 12.971/14 e suas alterações na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro: o ápice da insanidade na legislação pátria**. Jus Navigandi. 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/33693/lei-12-971-14-e-suas-alteracoes-na-parte-penal-do-codigo-de-transito-brasileiro-o-apice-da-insanidade-na-legislacao-patria>>. Acesso em: 27 nov. 2014.

²⁶ GRECO, Rogério. **Os absurdos da Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014**. 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 17 out. 2014.

²⁷ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro**. Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

²⁸ MARRONE, José Marcos. **Delitos de trânsito**. São Paulo: Atlas, 1998, p. 76.

veicular em via pública traduz comportamento de considerável reprovabilidade, que não raras vezes provoca lesões e mortes de inocentes, e por isso possui vultoso potencial ofensivo.

A Lei 12.971/14 prosseguiu com mudanças no art. 308 ao incluir 2 modalidades qualificadas de racha, consistentes em situações nas quais ocorre o resultado lesão corporal grave ou morte:

Art. 308. (,,)

§ 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.

Quando empregou a redação “as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado” (dolo direto) e “nem assumiu o risco de produzi-lo” (dolo eventual), o legislador deixou claro que esses resultados mais graves advêm somente de culpa (inconsciente ou consciente). O que é óbvio, na medida em que todo crime de perigo, com resultado qualificador danoso, encaixa-se na figura preterdolosa (dolo de perigo na primeira conduta, seguido de culpa no evento danoso).

Não custa lembrar que enquanto na culpa consciente o agente, embora prevendo o resultado como possível, não o aceita nem consente, no dolo eventual o autor prevê o resultado como provável e aceita ou consente sua superveniência²⁹. Já no dolo eventual existe um conjunto de motivos que leva o agente a preferir egoisticamente a realização do crime, na culpa consciente o autor confia que o resultado não se materializará.

Com isso, obviamente não pretendeu (e nem poderia) a nova lei impedir de forma absoluta a incidência de dolo eventual em situações envolvendo racha, possibilidade já sedimentada pela Corte Superior³⁰. A diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente reside no elemento volitivo, a ser constatado pelas circunstâncias objetivas do caso concreto, ante a impossibilidade de penetrar-se na mente do agente.

²⁹ FRAGOSO, Heleno Claudio. **Lições de direito penal**. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 173.

³⁰ STF, HC 101.698, Rel. Min. Luiz Fux, DP 18/10/2011.

Nessa esteira, ao lançar-se em práticas de expressiva periculosidade, em via pública, mediante alta velocidade, é perfeitamente possível que o agente tenha consentido que o resultado se produzisse, incidindo no dolo eventual (art. 18, I do CP). Por isso é que a maioria da doutrina admite tranquilamente a incidência do dolo eventual em crimes de trânsito³¹.

As inúmeras campanhas educativas realizadas, mostrando o perigo da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de certas condutas, tais como o racha e a direção em alta velocidade sob embriaguez. Se, apesar disso, continua condutor a agir dessa maneira manifestamente arriscada, demonstra seu desapego à incolumidade alheia, podendo perfeitamente responder por delito doloso. O tráfego configura atividade rotineira de risco permitido. O racha e a embriaguez ao volante, todavia, consubstanciam-se em anomalias extremas que escapam dos limites próprios da atividade regulamentada³².

Entretanto, o simples fato de a Lei 12.971/14 colocar combustível nessa discussão já representa um retrocesso:

Desse modo, o § 2º inserido no art. 308 do CTB não representa um avanço real na punição do condutor que causa a morte de alguém durante um “racha”. Isso porque a jurisprudência estava caminhando para considerar, na grande maioria dos casos, a conduta como sendo homicídio doloso (dolo eventual). Agora, o novo § 2º fará reacender a discussão ao dizer que o homicídio ocorrido durante um “racha” pode ser praticado com dolo ou com culpa. Essa inovação recrudescer os argumentos de quem defende se tratar de hipótese de culpa consciente³³.

Dessarte, há possibilidade de concurso de crimes entre o art. 308, *caput* do CTB e o art. 121 ou art. 129 do CP, quando o motorista atuar com dolo direto ou eventual quanto ao resultado lesão corporal ou morte.

No que se refere à primeira qualificadora, situação na qual do racha decorre lesão corporal grave, a doutrina alerta:

³¹ MARRONE, José Marcos. Delitos de trânsito. São Paulo: Atlas, 1998, p. 76; SANTOS, Antônio Benedicto dos. Delitos de trânsito: culpa consciente ou dolo eventual? RT, 715/409; CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro.** Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

³² STF, Rel. Min. Celso de Mello, RT 733/478; STJ, Rel. Min. Felix Fischer, RT 810/573.

³³ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro.** Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014

Quanto à figura do art. 308, § 1º, o erro é igualmente lamentável. O crime de perigo, com resultado lesão grave, se aplicado, atingiria pena mais grave (reclusão, de três a seis anos) do que o próprio homicídio culposo, cometido durante “racha” (reclusão, de dois a quatro anos). Pelo princípio da proporcionalidade, é visivelmente inconstitucional e inaplicável o art. 308, § 1º, desta Lei. Diante disso, quem praticar “racha” (crime de perigo) e lesionar alguém, responde pela figura do art. 303 (lesão culposa)³⁴.

É preciso destacar que quando a lei menciona a expressão “lesões graves” está abrangendo as doutrinariamente chamadas lesões graves e lesões gravíssimas, de acordo com os crimes albergados no art. 129, §§ 1º e 2º do CP.

Também deve ser grifado que a lesão corporal culposa causada pelo disputante não deverá ser considerada 2 vezes em prejuízo do réu. É dizer, o condutor que disputa o pega e fere gravemente uma vítima, por imperícia, imprudência ou negligência, responderá apenas pelo racha qualificado (art. 308, §1º do CTB), não havendo que se falar em concurso de crimes com a lesão corporal culposa de trânsito (art. 303 do CTB). A única possibilidade de concurso de crimes será, como dito, com a lesão corporal tipificada no art. 129 do CP, quando o agente atuar com dolo direto ou eventual quanto a esse resultado lesivo.

Sobre a consequência jurídica do participante de racha que provoca lesão corporal culposa leve, 2 formas de pensar são possíveis: responde o condutor por lesão corporal culposa de trânsito (art. 302 do CTB) porque o crime de dano absorve o crime de perigo; ou responde por racha (art. 308 do CTB) pois tem a pena maior e não pode ser absorvido por delito menos grave, em respeito ao princípio da proporcionalidade.

No caso do crime de lesão corporal culposa de trânsito, persiste inexistindo diferença a respeito da gravidade da lesão, o que não significa que o grau da ofensa será desprezado, uma vez que será considerado como circunstância judicial na dosimetria da pena (art. 59 do CP).

Nesse ponto, cabe ingressar numa contradição criada pelo legislador. O racha qualificado, estampado no art. 308, §2º do CTB, consiste na participação dolosa

³⁴ NUCCI, Guilherme de Souza. **A inaplicabilidade da nova Lei de Trânsito (Lei 12.971/2014)**. 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermencucci.com.br/novidades/inaplicabilidade-da-nova-lei-de-transito-lei-12-9712014>>. Acesso em: 16 out. 2014.

em disputa não autorizada, gerando culposamente o resultado morte. A pena prevista é de reclusão de 5 a 10 anos.

Ocorre que uma das formas de homicídio culposo de trânsito qualificado, assentado no art. 302, §2º do CTB, também consiste na participação dolosa em disputa não autorizada, provocando culposamente o resultado morte. A sanção penal, nesse caso, é de reclusão de 2 a 4 anos.

Cuida-se de situação teratológica de conflito aparente de leis penais dentro do mesmo documento legal. O problema foi visualizado pela Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania quando da análise do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei n. 2592/2007. Essa incongruência redacional, entretanto, não impediu a aprovação da proposição.

Mesmo que se considere que no art. 302, §2º do CTB se trata de homicídio culposo qualificado pelo racha doloso, e no art. 308, §2º do CTB há racha doloso qualificado pela morte culposa, cuida-se da mesma conduta:

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)³⁵.

Bem ressalta a doutrina:

O homicídio é crime de dano, embora culposo; o “racha” é delito de perigo, com dolo de perigo. Desse modo, quando o agente praticar “racha” na via pública e matar alguém, desaparece o crime de perigo para que surja a punição pelo dano causado (homicídio), restando debater o elemento subjetivo: se dolo ou culpa.

Várias Cortes brasileiras têm entendido tratar-se de dolo eventual, remetendo o caso, como homicídio doloso, a julgamento pelo Tribunal do Júri. Tal postura continuará a ser adotada, pois as alterações da Lei 12.971/2014 não afetaram em nada essa posição³⁶.

Diferentes soluções para o imbróglio já foram propostas pela doutrina.

Para uma corrente, deve ser aplicada a reprimenda mais gravosa, a saber, o racha qualificado pela morte, considerando a necessidade de repressão mais

³⁵ GOMES, Luiz Flávio. **Nova lei de trânsito: barbeiragem e derrapagem do legislador (?)**. Atualidades do Direito. 2014. Disponível em: <<http://atualidadesdodireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbeiragem-e-derrapagem-do-legislador/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

³⁶ NUCCI, Guilherme de Souza. **A inaplicabilidade da nova Lei de Trânsito (Lei 12.971/2014)**. 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/novidades/inaplicabilidade-da-nova-lei-de-transito-lei-12-9712014>>. Acesso em: 16 out. 2014.

intensa da conduta de quem ocasiona morte, ainda que culposa, o que, aliás, seria a *mens legis*.

Outra parcela da doutrina alega que a melhor saída é interpretar a lei favoravelmente ao réu. Assim, ao condutor participante de racha que causa a morte de outrem deve ser imposta a penalidade do homicídio culposo de trânsito qualificado, considerando que a pena do art. 302, §2º é mais branda que a do art. 308, §2º do CTB³⁷.

Parte dos estudiosos também advoga a incidência do art. 302, §2º do Código de Trânsito Brasileiro, embora sob argumento diverso do *favor rei*, qual seja, o de que o crime de dano sempre absorve o perigo³⁸.

Ainda dentre os defensores da aplicação do art. 302, §2º do CTB, há que sugira uma alternativa para não tornar letra morta o art. 308, §2º da Lei:

Considerando que não se pode negar vigência (transformar em “letra morta”) o § 2º do art. 308 do CTB e tendo em vista que a interpretação entre os dispositivos de uma mesma lei deve ser sistêmica, será possível construir a seguinte distinção:

- Se o condutor, durante o “racha”, causou a morte de alguém agindo com culpa INCONSCIENTE: aplica-se o § 2º do art. 302 do CTB;
- Se o condutor, durante o “racha”, causou a morte de alguém agindo com culpa CONSCIENTE: aplica-se o § 2º do art. 308 do CTB³⁹.

Pareceu razoável a interpretação sugerida, à medida que ela busca preservar o texto de lei, e em certa medida manter a integridade do sistema jurídico como um todo.

3.4. QUADRO COMPARATIVO

Expostas e examinadas as mudanças que a Lei 12.971/14 provocou no Código de Trânsito Brasileiro, oportuno traçar um quadro comparativo entre a antiga e a

³⁷ GOMES, Luiz Flávio. **Nova lei de trânsito: barbeiragem e derrapagem do legislador (?)**. Atualidades do Direito. 2014. Disponível em: <<http://atualidadesdodireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbeiragem-e-derrapagem-do-legislador/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

³⁸ NUCCI, Guilherme de Souza. **A inaplicabilidade da nova Lei de Trânsito (Lei 12.971/2014)**. 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/novidades/inaplicabilidade-da-nova-lei-de-transito-lei-12-9712014>>. Acesso em: 16 out. 2014.

³⁹ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro**. Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

nova redação da Lei 9.503/97, a fim de se ter um panorama geral dessa legislação penal especial:

Lei 9.503/97 (CTB)	Lei 12.971/14
Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:	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.	Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:	§ 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;	I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;	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;	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.	IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.
	<u>§ 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:</u>
	<u>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.</u>
Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:	Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:
Penas - detenção, de seis meses a dois	Penas - detenção, de seis meses a dois

Lei 9.503/97 (CTB)	Lei 12.971/14
anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.	Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do <u>§ 1º do art. 302.</u>
Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.	§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia <u>ou toxicológico</u> , exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.
§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.	§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia <u>ou toxicológicos</u> para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.
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:	Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, <u>gerando situação de risco</u> à incolumidade pública ou privada:
Penas - detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.	Penas - detenção, de <u>6 (seis) meses a 3 (três)</u> anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
	<u>§ 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</u>

Lei 9.503/97 (CTB)	Lei 12.971/14
	<u>liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.</u>
	<u>§ 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.</u>

FONTE: elaborado pelo autor

4. LINHAS CONCLUSIVAS

Do exposto, fácil perceber que ingressou no ordenamento jurídico brasileiro mais uma lei mal elaborada, que, editada a pretexto de diminuir os índices de criminalidade e amenizar a guerra no trânsito, tem todo o potencial para gerar efeito contrário.

O legislador trocou os pés pelas mãos e cometeu uma série de equívocos ao tratar dos delitos de trânsito, especialmente das qualificadoras do homicídio culposo de trânsito e da disputa automobilística não autorizada.

O fato de a proposição ter tramitado na Câmara dos Deputados por cerca de 5 anos, todavia, não foi suficiente para que os parlamentares se atentassem às impropriedades nela contidas, aprovando uma espécie legislativa que causará enorme transtorno à comunidade jurídica e à população em geral.

É incontestável a importância da legislação de trânsito no combate à epidemia de mortes e lesões causadas por agentes na direção de veículo automotor. Com propriedade ensina a doutrina que:

O aumento da criminalidade no trânsito hoje é um fato incontestável. O veículo transformou-se em instrumento de vazão da agressividade, da prepotência, do desequilíbrio emocional, que se extravasam na direção perigosa de veículos⁴⁰.

⁴⁰ BITENCOURT. Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 479.

Não se discute a nobre intenção do legislador de manter determinado nível de segurança no trânsito, municiando o operador do direito que lida com a persecução penal, seja o delegado de polícia, o promotor de justiça ou o juiz de direito, de instrumentos hábeis a preservar os bens jurídicos protegidos pelo Direito Penal. Ao prever crimes de dano e delitos de perigo, a legislação veda condutas lesivas à segurança viária, que muitas vezes desembocam em agressões contra a incolumidade física e a vida dos pedestres e condutores.

Todavia, a forma como vem sendo reformada a legislação especial criminal de trânsito é objeto de severas críticas da doutrina. O legislador tem agido com falta do imprescindível rigor jurídico que se exige dos membros do Parlamento. A carência de técnica jurídica atingiu seu ápice com a ora examinada Lei 12.971/14, criticada por praticamente todos os juristas que se debruçaram sobre o tema:

Parece que sua aprovação foi conduzida por um motorista embriagado e inabilitado, que dirigia na contramão. (...) Como quer que seja, ainda há tempo de acender os faróis, retomar o volante, traçar uma rota e corrigir a direção. Talvez dar marcha à ré. Só então veremos se a “Lei do Racha” pega⁴¹.

Eis que, então, no dia 1º de novembro de 2014 entra em vigor o texto completo da famigerada Lei 12.971/14, o que, infelizmente, nos obriga a tecer alguns comentários acerca de seu teor, objetivando indicar suas monstruosidades e tentando, de alguma forma (ainda que seja apelando para alguma magia) torná-la razoavelmente apreensível e aplicável. Desde logo se adverte que sua aplicabilidade e compreensibilidade somente serão possíveis mediante o recorte de certas partes e seu solene arremesso de volta ao lixo das ideias, onde fuçaram para trazer ao público essas disposições legais que seriam uma boa motivação para a abertura de um novo campo de estudo no Direito, qual seja, a “Teratologia Jurídica”⁴².

Nós estamos loucos (eu talvez por causa do fuso horário ou outra causa a ser investigada) ou o legislador é que fez uma tremenda barbearagem? (...) Se a barbearagem (e derrapagem) foi do legislador, vamos correr para corrigir o erro. O Brasil não merece mais uma polêmica legislativa, geradora de enorme insegurança⁴³.

⁴¹ ARAS, Vladimir. **A Lei do Racha e a “rebimboca da parafuseta”**. Blog do Vlad. 2014. Disponível em: <<http://blogdovladimir.wordpress.com/2014/05/25/a-lei-do-racha-e-a-rebimboca-da-parafuseta/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

⁴² CABETTE, Eduardo Luiz Santos. **Lei 12.971/14 e suas alterações na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro: o ápice da insanidade na legislação pátria**. Jus Navigandi. 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/33693/lei-12-971-14-e-suas-alteracoes-na-parte-penal-do-codigo-de-transito-brasileiro-o-apice-da-insanidade-na-legislacao-patria>>. Acesso em: 27 nov. 2014.

⁴³ GOMES, Luiz Flávio. **Nova lei de trânsito: barbearagem e derrapagem do legislador (?)**. Atualidades do Direito. 2014. Disponível em: <<http://atualidadesdodireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbearagem-e-derrapagem-do-legislador/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

O que se está chamando atenção é para o fato de que não se pode transmitir para a sociedade a falsa mensagem de que a presente Lei n. 12.971/2014 veio com o objetivo de aumentar a punição penal dos condutores que cometem crimes de trânsito. Se essa foi a finalidade da Lei, ela se revelou frustrada⁴⁴.

Novamente o Código de Trânsito Brasileiro é alvo de outra trapalhada legislativa. (...) Analisando reformas como a instituída pela Lei 12.971/2014, pergunto a mim mesmo: será que existe alguém que conhece Direito Penal no Poder Legislativo brasileiro? Com a resposta, o leitor (e, acima de tudo, eleitor)⁴⁵.

Conforme já exposto, salta aos olhos a existência de erros grosseiros na técnica legislativa, os quais, além de não suprirem antigas lacunas e pontos divergentes, tais como a ausência de reprimenda satisfatória para os delitos de homicídio e de lesão corporal culposos perpetrados por motoristas embriagados, criam mais imbróglis para serem dirimidos e contornados desde a etapa extrajudicial da persecução penal, a partir dos atos e deliberações legais de polícia judiciária⁴⁶.

Destarte, mister se faz uma nova reforma na parte criminal do Código de Trânsito Brasileiro para corrigir as falhas apontadas nesse estudo, de modo a evitar uma proteção deficiente dos bens jurídicos tutelados, tendo em vista o duplo aspecto do postulado da proporcionalidade, que se desmembra não apenas na proibição do excesso, como também na vedação da insuficiência⁴⁷.

Urge que o Poder Legislativo discuta novamente o tema para superar esta malfadada lei, que infelizmente já nasceu viciada em sua origem.

⁴⁴ CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro.** Dizer o Direito. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

⁴⁵ NUCCI, Guilherme de Souza. **A inaplicabilidade da nova Lei de Trânsito (Lei 12.971/2014).** 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/novidades/inaplicabilidade-da-nova-lei-de-transito-lei-12-9712014>>. Acesso em: 16 out. 2014.

⁴⁶ MORAES, Rafael Francisco Marcondes de; SANNINI NETO, Francisco. **Lei Federal nº 12.971/2014: mudanças e “barbeiragens” legislativas nos crimes de trânsito.** Jus Navigandi, Teresina, ano 19, n. 3982, 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/28611>>. Acesso em: 17 out. 2014.

⁴⁷ STRECK, Lenio Luiz. A dupla face do princípio da proporcionalidade: da proibição de excesso (Übermassverbot) à proibição de proteção deficiente (untermassverbot) ou de como não há blindagem contra normas penais inconstitucionais. **Revista da Ajuris**, v. 32, n. 97, marco/2005, p. 172-201.

REFERÊNCIAS

ANUÁRIO BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Ano 8. 2014. Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

ARAS, Vladimir. A Lei do Racha e a “rebimbocha da parafuseta”. **Blog do Vlad**. 2014. Disponível em: <<http://blogdovladimir.wordpress.com/2014/05/25/a-lei-do-racha-e-a-rebimbocha-da-parafuseta/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

BARROS, Francisco Dirceu de. Direito Penal – parte geral. Rio de Janeiro: Campus Jurídico, 2014.

BITENCOURT. Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. São Paulo: Saraiva, 2006.

CABETTE, Eduardo Luiz Santos. Lei 12.971/14 e suas alterações na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro: o ápice da insanidade na legislação pátria. **Jus Navigandi**. 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/33693/lei-12-971-14-e-suas-alteracoes-na-parte-penal-do-codigo-de-transito-brasileiro-o-apice-da-insanidade-na-legislacao-patria>>. Acesso em: 27 nov. 2014.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2009.

_____. **Curso de direito penal**. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2012.

CAVALCANTE, Márcio André Lopes. Comentários à Lei 12.971/2014, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro. **Dizer o Direito**. 2014. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2014/05/comentarios-lei-129712014-que-alterou-o.html>>. Acesso em: 16 out. 2014.

CERNICCHIARO, Luiz Vicente. Vacatio Legis: lei penal inconstitucional. **Boletim do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais**. São Paulo, n. 35, p. 16, nov. 1995.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da. **Comentários ao Código Penal**. São Paulo: Saraiva, 2002.

FELDENS, Luciano. Deveres de proteção penal na perspectiva dos tribunais internacionais de direitos humanos. **Direitos fundamentais e Justiça**, n. 1, out./dez. 2007, p. 214-230.

FRAGOSO, Heleno Claudio. **Lições de direito penal**. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

GOMES, Luiz Flávio. **Nova lei de trânsito**: barbeiragem e derrapagem do legislador (?). *Atualidades do Direito*. 2014. Disponível em: <<http://atualidadesdireito.com.br/lfg/2014/05/13/nova-lei-de-transito-barbeiragem-e-derrapagem-do-legislador/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

GRECO, Rogério. **Os absurdos da Lei nº 12.971**, de 9 de maio de 2014. 2014. Disponível em: <<http://www.impetus.com.br/artigo/786/os-absurdos-da-lei-n-12971-de-9-de-maio-de-2014>>. Acesso em: 17 out. 2014.

HUNGRIA, Nelson. **Comentários ao Código Penal**. v. 1. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

JESUS, Damásio de. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2002.

JUNQUEIRA, Gustavo Octaviano Diniz; FULLER, Paulo Henrique Aranda. **Legislação penal especial**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2010.

LOPES, Mauricio Antonio Ribeiro. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito**. São Paulo: Saraiva, 2011.

MARRONE, José Marcos. **Delitos de trânsito**. São Paulo: Atlas, 1998.

MORAES, Rafael Francisco Marcondes de; SANNINI NETO, Francisco. Lei Federal nº 12.971/2014: mudanças e “barbeiragens” legislativas nos crimes de trânsito. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 3982, 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/28611>>. Acesso em: 17 out. 2014.

NUCCI, Guilherme de Souza. **A inaplicabilidade da nova Lei de Trânsito** (Lei 12.971/2014). 2014. Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/novidades/inaplicabilidade-da-nova-lei-de-transito-lei-12-9712014>>. Acesso em: 16 out. 2014.

_____. **Leis penais e processuais penais comentadas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

PINTO, Lucia Bocardo Batista; PINTO, Ronaldo Batista. Trânsito. In: CUNHA, Rogério, Rogério Sanches; GOMES, Luiz Flávio (Org). **Legislação criminal especial**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

PIRES, Ariosvaldo de Campos, SALES, Sheila Jorge Selim de. **Crimes de Trânsito na Lei 9.503/97**. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

SANTOS, Antônio Benedicto dos. Delitos de trânsito: culpa consciente ou dolo eventual? **RT**, 715/409.

SILVA, Marcelo Rodrigues da. Comentários às inovações relativas aos crimes de trânsito - Lei 12.971/14. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 4010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/28461>>. Acesso em: 18 out.. 2014.

STRECK, Lenio Luiz. A dupla face do princípio da proporcionalidade: da proibição de excesso (übermassverbot) à proibição de proteção deficiente (untermassverbot) ou de como não há blindagem contra normas penais inconstitucionais. **Revista da Ajuris**, v. 32, n. 97, marco/2005, p. 172-201