

A POLÊMICA SOBRE A REVOGAÇÃO DO ARTIGO 32 DA LEI DAS CONTRAVENÇÕES

Autor: Sérgio Ricardo de Souza
Juiz de Direito da 2ª Vara Criminal
Professor da Escola da Magistratura do Espírito Santo, extensão Colatina-
ES
Professor da UNIVEN – Nova Venécia-ES
Doutorando em Ciências Jurídicas y Sociales, pela UMSA, UNISUL e
UNESC

Não obstante estar em vigor desde o dia 22 de janeiro de 1997, a Lei 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, na sua parte criminal (artigos 291 a 312), apresenta-se como um emaranhado de controvérsias, as quais se iniciam com a própria vigência da lei [1], passam pelas dificuldades de compatibilização lógica da interpretação do artigo 297 [2], pela impossibilidade de aplicação da tão festejada “multa reparatória”, e nessa caminhada errante, que demandaria um livro de considerável volume, também se defronta com a tormentosa questão de definir se a referida lei, ao dispor, em seu artigo 309, ser crime “dirigir veículo automotor, em via pública, sem a permissão para dirigir ou habilitação, ou ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano”, revogou totalmente (ab-rogação) o artigo 32 da calejada Lei das Contravenções Penais, se revogou parcialmente (derrogou) ou se tão somente dispôs de forma diferente sobre o mesmo tema, coexistindo com a norma contravencional.

A questão não é simples, tanto que analisando-se as recentes decisões do Superior Tribunal de Justiça, verifica-se haver uma clara divisão na interpretação do assunto, pois a Quinta Turma vem decidindo reiteradamente no sentido de que a contravenção penal continua subsistindo, sendo aplicável às condutas de perigo abstrato [3], ao passo em que a Sexta Turma daquela mesma Corte Superior vem decidindo exatamente de forma oposta, ou seja, de que o Código de Trânsito Brasileiro revogou parcialmente a norma Contravencional e o fez exatamente através da revogação no que pertine à aplicação daquele tipo contravencional às infrações envolvendo a condução de veículos automotores

pelas vias terrestres, subsistindo apenas no que concerne à condução de embarcações e aeronaves, eis que não abrangidos pelo novo Código [4] :

Essa polêmica, que persiste mesmo no Superior Tribunal de Justiça, como demonstrado, tem como pano de fundo outra questão, que também atormenta os operadores do direito penal, que consiste em definir se o crime tipificado no Artigo 309 do Código sob comento (assim também como os crimes dos artigos 306, 308 e 311) são de perigo abstrato ou de perigo concreto [5] , exurgindo evidente uma ser dominante, diante dos acórdãos já analisados, que aquela Corte Superior, assim como a doutrina dominante, pacificou o entendimento de que os crimes em tela são de perigo concreto, até porque, a contrário senso, perderia sentido o debate acerca da revogação do já aludido Artigo 32.

Trata-se de hipótese de perigo concreto para o bem jurídico protegido pela norma, que vem a ser a segurança viária conforme expressa o artigo 1º, § 2º do CTB, verbis:

“o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Portanto, embora a novel legislação haja expurgado o chamado perigo abstrato, não se faz necessário ocorrer perigo para uma pessoa determinada, para configurar-se o tipo analisado, bastando apenas ocorrer o rebaixamento do nível de segurança, decorrente de uma conduta efetivamente demonstrável, por parte do agente que esteja dirigindo veículo automotor na via pública, sem a devida permissão, sem habilitação ou com o direito de dirigir cassado.

Na análise da questão principal a que se propõe este despretensioso ensaio, não se pode olvidar que ao criminalizar condutas que anteriormente eram

punidos apenas no âmbito administrativo (artigo 305 e 312 do CTB) e ao incrementar as penas aplicáveis aos crimes já tipificados no Código Penal e na Lei de Contravenções Penais (artigos 302, 303, 304, 306 etc), o legislador pátrio, seguindo uma tendência internacional, demonstrou claramente sua intenção de enfrentar a crescente violência no trânsito, que tantos prejuízos sociais e econômicos tem trazido [6] , através do efeito intimidativo da pena criminal (prevenção geral) e das próprias punições administrativas, que também foram majoradas, adotando uma clara posição racionalista, de usar o Direito como instrumento de mudança social.

A postura geral adotada pelo legislador do Código de Trânsito Brasileiro coaduna-se com a interpretação acolhida pela Quinta Turma do STJ, pois torna-se incoerente pensar-se que na busca de criar mecanismos mais severos, para inibir as infrações no trânsito, fosse intenção do legislador revogar tal dispositivo contravencional que já previa uma forma de punição leve para a infração de menor potencial, mas a coerência legislativa não é uma das virtudes do nosso legislador e, além disso, têm-se que lembrar que os ventos que sopram no cenário internacional e interno, são no sentido de descriminalizar as condutas consideradas de potencial ofensivo insignificante, tratando-as com outros remédios, como o da pena administrativa, opção esta adotada expressamente no artigo 162, do CTB.

Observa-se, assim, que o legislador pretendeu que a condução de veículo automotor, em via pública, por quem não seja habilitado, fosse punida mais severamente quando o condutor colocasse em risco efetivo a incolumidade pública, por considerar a pena contravencional insuficiente e, ao fazê-lo, abrangeu totalmente o tipo contravencional, não sendo sua intenção deixar impune as condutas desacompanhadas de perigo concreto, apenas entendeu que a punição administrativa seria suficiente para reprimi-las, tendo havido a revogação tácita (§ 1º, artigo 2º, LICC).

Trata-se, portanto, de uma antinomia apenas aparente [7] , eis que solucionável pelos critérios cronológico e da especialidade, pois o Código de Trânsito Brasileiro é posterior ao Decreto nº 3.688/41 e é uma lei especial, no trato

integral das infrações de trânsito (CT, artigo 161), razão porque houve derrogação do dispositivo contravencional, como sustentam o acórdão da 6ª Turma do STJ e doutrinadores como Luiz Flávio Gomes [8] , Damásio E. de Jesus [9] , Waldyr de Abreu [10] e Fernando Capez [11] e, mais recentemente, o próprio STF [12] sinalizou nessa mesma linha.

Assim conclui-se que o legislador do Código de Trânsito Brasileiro (artigo 309) criou uma tipificação mais severa para a pessoa não habilitada que se dispuser a dirigir, em via pública, sem a devida habilitação ou permissão, gerando perigo de dano (concreto), não subsistindo a contravenção penal (artigo 32), restando apenas a aplicação da sanção administrativa prevista no artigo 162, inciso I, II, III e V, caso fique caracterizado tão somente o perigo presumido ou abstrato.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ABREU**, Waldyr de. *Código de Trânsito Brasileiro – Infrações Administrativas, Crimes de Trânsito e Questões Fundamentais*. São Paulo: Saraiva, 1998.
- DINIZ**, Maria Helena. *Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Interpretada*. São Paulo: Saraiva, 1994.
- GOMES**, Luiz Flávio. *Estudos de Direito Penal e Processo Penal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.
- HONORATO**, Cássio Mattos. *Trânsito – Infrações e Crimes*. 1ª ed. Campinas: Millennium, 2000.
- JESUS**, Damásio E. de. *Crimes de Trânsito – Anotações à Parte Criminal do Código de Trânsito (lei nº 9.503/97)*. São Paulo: Saraiva, 1998.
- ZAFFARONI**, Eugenio Raúl e **PIERANGELI**, José Henrique. *Manual de Direito Penal Brasileiro – Parte Geral*. 2ª e. rev. Atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

Retirado de: <http://www.amages.org.br/controversias.htm>

Informática Jurídica - Ulisses Nogueira – UFSC - 10/09/2003